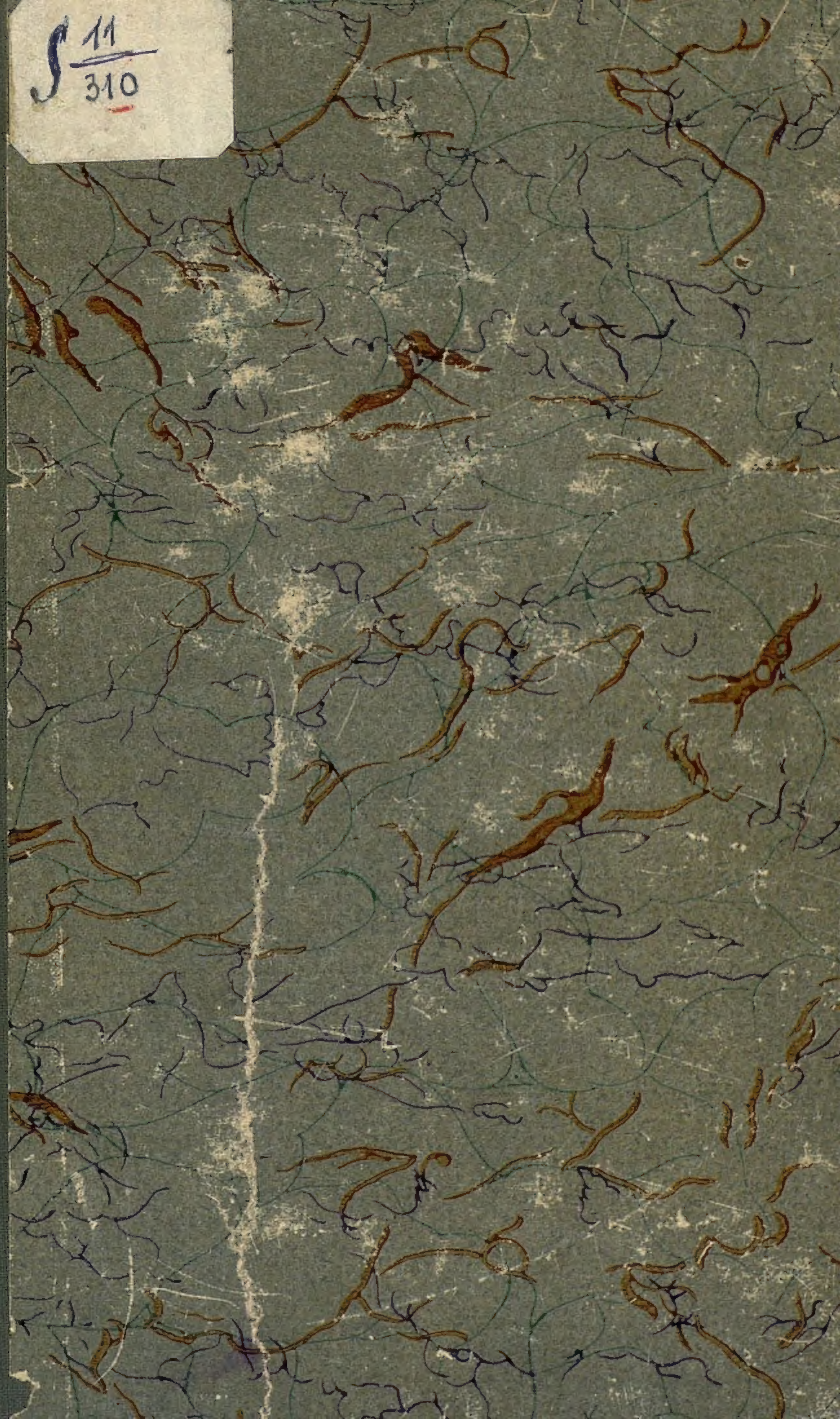

S 11/310

Курсъ Военно-Морскихъ Наукъ
при
Николаевской Морской Академіи

Исторія Русскаго Флота

Царствованіе Императора Александра I-го

Составлено по лекціямъ,
читаннымъ въ $18\frac{98}{99}$ году
Капит. 2 ранга Е. И. Аренсомъ.



1899

Литографія Н. Биркенфельда.
(Вас. Остр. 8 лин. № 1).

Напечатано по распоряженію Начальст
Николаевской Морской Академіи

I.

Миръ съ Англіею.

Смерть императора Павла оказывается выгодною для Англіи. Результаты копенгагенскаго сраженія.- Главная цѣль англійской балтійской экспедиціи.- Взгляды Нельсона.- Медлительность Паркера.- Уходъ русской эскадры изъ Ревеля въ Кронштадтъ.- Нельсонъ въ Ревелѣ.- Причины миролюбія Англіи и Россіи.- Первые шаги къ сближенію.- Снятіе эмбарго и заключеніе морской конвенціи.- Сущность и значеніе послѣдней.- Соглашеніе прибалтійскихъ государствъ.- Послѣдствія англо-русскаго договора.

Смерть императора Павла пришлась Англіи какъ нельзя болѣе кстати. Правда, извѣстіе о ней настолько запоздало, что не могло уже предотвратить копенгагенскаго побоища, но на завершившіе его перегово-

Испр. Гид. фл.
К. В.-М. ...
Лист 1.

Читалъ Генералъ-Майоръ Павлиновъ

рые оно несомненно повліяло въ благопріятномъ для Англіи смыслѣ. Узнавъ въ самый разгаръ этихъ переговоровъ о столь важномъ событіи, когда еще англичане и не догадывались о немъ, датское правительство поспѣшило согласиться на всѣ ихъ требованія, справедливо опасаясь въ случаѣ промедленія болѣе суровыхъ.

Къ тому-же, и страхъ возмездія со стороны Россіи, удерживавшій до сихъ поръ Данію отъ излишней уступчивости, теперь замѣтно ослабѣлъ.

Результатомъ копенгагенскаго сраженія (2 апрѣля н.с. 1801 г.) явилось перемиріе на четырнадцать недѣль, которое давало возможность англійскому главнокомандующему, адмиралу Гайдъ-Паркеру, приступить къ дальнѣйшему осуществленію полученныхъ имъ инструкцій — отторженію Швеціи отъ сѣвернаго союза и уничтоженію русскаго флота. Послѣднее и являлось собственно главною задачею всей этой экспедиціи въ Балтійское море.

„Я смотрю на Сѣверную лигу, — выразился Нельсонъ, — какъ на дерево, въ которомъ Павелъ составляетъ стволъ, а шведы и датчане — вѣтви. Если мнѣ удастся добраться до ствола и срубить его, то вѣтви отпадутъ сами собою; но я могу испортить вѣтви и все таки не быть въ состояніи

срубить дерево, и при этомъ мои силы необходимо будутъ уже ослаблены въ моментъ, когда понадобится наибольшее напряженіе ихъ".(*)

Вѣрный такому, безъ сомнѣнія совершенно правильному, взгляду, Нельсонъ считалъ главнымъ объектомъ дѣйствій находившуюся въ Ревелѣ русскую эскадру, противъ которой и предлагалъ предпринять теперь самыя энергичныя мѣры. „Если бы отъ меня зависѣло, — писалъ онъ 9го апрѣля графу С. Винценту, — то я уже пятнадцать дней тому назадъ находился бы у Ревеля, и ручаюсь, что русскій флотъ вышелъ бы изъ этого порта не иначе какъ съ разрѣшенія нашего Адмиралтейства".(**)

Осуществленію этой завѣтной мечты сильно мѣшалъ тормазъ въ образѣ адмирала-кунктатора Паркера, который, обезпечивъ себя со стороны Даніи, только 12го апрѣля (31 марта) рѣшился наконецъ войти въ Балтійское море. Шведская эскадра, узнавъ о Копенгагенскомъ сраженіи, успѣла уже скрыться въ Карлскрону, и 11/23 апрѣля англійскій адмиралъ получилъ письмо отъ графа Палена съ извѣщеніемъ о кончинѣ Павла и о желаніи новаго государя возобновить съ Англіею дружескія отношенія.

(*) А. Мэхэнъ, Вліяніе морской силы на французскую революцію и имперію 1793–1812, т. II, с. 52.

(**) Жюрьенъ де ля Гравьеръ, Морскія войны времени французской республики и имперіи. Спб. 1851 г. II, с. 31.

Такой оборотъ дѣла побудилъ Паркера вернуться въ Кіо-бухту и выждать тамъ дальнѣйшихъ событій, въ надеждѣ, что коалиція теперь и сама распадется. Нельсонъ не одобрялъ такого бездѣйствія, полагая, что присутствіе англійскаго флота въ Ревелѣ явилось бы во всякомъ случаѣ самымъ надежнымъ залогомъ того, что требованія Великобританіи будутъ уважены. Повидимому, такъ смотрѣло на это и правительство, смѣнившее 5-го мая (23-го апрѣля) Паркера и назначившее вмѣсто него Нельсона. Два дня спустя новый главнокомандующій снялся съ якоря и 12-го мая (30-го апрѣля) появился у Ревеля съ десятью 74-хъ пушечными кораблями, 2 фрегатами и бригомъ. Но уже было поздно — русская эскадра еще 3-го мая (21-го апрѣля) успѣла пробиться сквозь льдъ въ Кронштадтъ и укрыться тамъ въ полной безопасности.

Стараясь въ тоже время замаскировать свои намѣренія и успокоить императора Александра, Нельсонъ въ письмѣ къ Панину такъ мотивировалъ свое поведеніе: „Я счастливъ, что имѣю возможность увѣрить Ваше Сіятельство въ совершенно миролюбивомъ и дружественномъ содержаніи инструкцій, полученныхъ мною

относительно Россіи." Прошу васъ увѣрить Его Императорское Величество, что въ этомъ случаѣ, собственныя чувства мои вполнѣ соотвѣтствуютъ полученнымъ мною приказаніямъ. Я не могу этого лучше доказать, какъ явившись лично, съ эскадрою, въ Ревельскій заливъ, или въ Кронштадтъ, смотря по желанію Его Величества. Этимъ я хочу доказать дружество, которое, какъ я надѣюсь, будетъ при помощи Божіей, вѣчно существовать между нашими Государями. Присутствіе мое въ Финскомъ заливѣ принесетъ также большую помощь Англійскимъ купеческимъ судамъ, зимовавшимъ въ Россіи. Я распорядился такъ, чтобы въ эскадрѣ моей не было ни бомбардирскихъ судовъ, ни брандеровъ, и этимъ хотѣлъ показать еще яснѣе, что не имѣю никакого другого намѣренія, кромѣ желанія выразить то глубокое уваженіе, какое я питаю къ особѣ Его Императорскаго Величества."(*)

Но подобное объясненіе не могло конечно удовлетворить русское правительство, которое, убѣдившись къ тому же въ безопасности своего флота, не замедлило дать Нельсону должный отпоръ.

„Его Величество — писалъ ему графъ Панинъ, — приказалъ мнѣ объявить вамъ, Милордъ, что един-

(*) Журьенъ де ля Гравьеръ, Морск. войны, II. с. 33.

сильнымъ доказательствомъ искренности вашихъ намѣреній, будетъ немедленное удаленіе отъ Ревеля флота, которымъ вы командуете, и что никакіе переговоры не могутъ имѣть мѣста, пока военная эскадра будетъ находиться въ виду крѣпостей Его Императорскаго Величества."(*)

Такимъ образомъ, судьбѣ угодно было, чтобы урокъ, данный Екатериною I адмиралу Уоджеру въ 1726-мъ году, спустя 75 лѣтъ повторился, и притомъ при довольно сходныхъ обстоятельствахъ.

Легко представить себѣ досаду и негодованіе избалованнаго успѣхами и не привыкшаго къ подобнымъ афронтамъ адмирала.

„Не думаю — говорилъ онъ — чтобы графъ Панинъ рѣшился написать мнѣ такое письмо, если бы Русскій флотъ былъ еще въ Ревелѣ."(**)

Въ тотъ же день Нельсонъ покинулъ Ревель, но продолжалъ держаться въ Балтійскомъ морѣ въ ожиданіи исхода дипломатическихъ переговоровъ. Послѣдніе не могли не увѣнчаться успѣхомъ, такъ какъ оба противника съ одинаковымъ рвеніемъ, хотя и по различнымъ побужденіямъ, стремились къ заключенію мира. Вновь акредитованный при Петербургскомъ дворѣ англійскій посланникъ лордъ Сентъ-Эленсъ (Saint-Helens), слѣдуя на своемъ фрегатѣ

(*) Жюрьенъ де ла Гравьеръ, Морск. войны, II, с. 34.

(**) ibid.

къ мѣсту назначенія, вступилъ въ Балтику Нельсона и вѣроятно убѣдилъ его сдержать свою пылкость, чтобы какимъ-либо неосторожнымъ шагомъ не испортить дѣла, заключавшагося главнымъ образомъ въ томъ, чтобы закрѣпить формальнымъ договоромъ оспариваемое до сихъ поръ право осмотра нейтральныхъ судовъ.

Независимо отъ этого, Англіи необходимо было развязать себѣ руки на сѣверѣ, чтобы имѣть возможность сосредоточить всѣ свои силы противъ самаго грознаго своего соперника - Бонапарта. Да и торговля ея, располагавшая громаднымъ по тому времени коммерческимъ флотомъ въ 19.000 судовъ, немало страдала отъ закрытія сѣверныхъ портовъ, особенно Гамбурга.

Изъ Россіи тоже повѣяло другимъ духомъ. Внезапная смерть императора Павла, по выраженію Мэхэна, „открыла путь къ миру". Дѣйствительно, искреннее миролюбіе новаго государя не подлежало сомнѣнію. Личныя побужденія его совпадали въ этомъ случаѣ съ требованіями обстоятельствъ. Истощенное многолѣтнею борьбою государство нуждалось въ отдыхѣ и внутреннихъ преобразованіяхъ; къ тому же, война вызвавшая прекращеніе торговли съ Англіею и уменьшеніе вывоза отечественныхъ

произведеній за границу, что въ свою очередь подняло цѣны на иностранные товары, не могла конечно пользоваться популярностью у народонаселенія.

Такъ называемымъ „Негласнымъ Комитетомъ", состоявшимъ изъ самыхъ близкихъ къ государю лицъ, была выработана въ это время слѣдующая краткая программа внѣшней политики:

„Быть искренними въ иностранной политикѣ, но не связывать себя никакими договорами въ отношеніи кого бы то ни было; относительно же Франціи, искать возможности наложить узду на ея властолюбіе, не компрометируя однако себя; съ Англіею быть въ согласіи, потому что эта нація — естественный нашъ другъ."(*)

Вѣрный ей, императоръ Александръ поспѣшилъ предложить черезъ своего посланника въ Копенгагенѣ, Лизакевича, адмиралу Паркеру перемиріе, въ ожиданіи отвѣта изъ Лондона. Съ такимъ же порученіемъ командированъ былъ въ Ревель къ Нельсону адмиралъ Чичаговъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ государь рѣшительно объявилъ, что во всякомъ случаѣ не покинетъ своихъ союзниковъ, Данію и Швецію.

Офиціальныя отношенія между Петербургомъ и Лондономъ возобновились съ 22го апрѣля (4го мая),

(*) Шильдеръ, Имп. Александръ I, его жизнь и царствованіе; т. II, с. 60.

послѣ него не замедлило произойти и дальнѣйшее сближеніе на почвѣ взаимныхъ уступокъ. Сначала у насъ ($\frac{6}{18}$ мая), затѣмъ въ Англіи ($\frac{23 \text{ мая}}{4 \text{ іюня}}$) и наконецъ у нашихъ союзниковъ ($\frac{24 \text{ іюня}}{6 \text{ іюля}}$) было снято амбарго съ арестованныхъ купеческихъ судовъ, и $\frac{5}{17}$ іюня уполномоченные обѣихъ сторонъ уже подписали въ Петербургѣ договоръ между Россіей и Англіей, къ которому впослѣдствіи вынуждены были, по настоянію нашего правительства, присоединиться Данія и Швеція, хотя и съ нѣкоторыми оговорками.

Сущность этой морской конвенціи сводилась къ слѣдующимъ постановленіямъ:

1) Непріятельскій грузъ подлежитъ захвату на нейтральныхъ судахъ.

2) Нейтральный флагъ покрываетъ непріятельскій грузъ, если послѣдній состоитъ изъ товаровъ, производимыхъ, произрастающихъ или добываемыхъ въ непріятельской странѣ, купленъ нейтральными подданными и перевозится на ихъ счетъ.

3) Нейтральныя суда не могутъ возить никакихъ товаровъ изъ колоній воюющихъ государствъ, равно какъ и изъ владѣній на твердой землѣ въ непріятельскія колоніи.

4) Военныя суда воюющихъ не осмотры или

корсары) могутъ осматривать транспорты, слѣдующіе даже подъ военнымъ конвоемъ, подъ условіемъ лишь, чтобы осматривающія были одного ранга съ конвоирами.

Изъ этого видно, что цѣль образованія союза сѣверныхъ державъ или такъ называемаго Второго вооруженнаго нейтралитета Сѣвера не была достигнута и положенными въ основу его нейтральными принципами пришлось значительно поступиться.

Вѣрная своей излюбленной торговой политикѣ и рынкамъ къ обѣднѣнію другихъ странъ, Англія и теперь боялась главнаго — возвышенія нейтральныхъ государствъ усиливающихся въ то время, когда сама Англія занята съ кѣмъ либо враждою. „Война, — утверждалъ англійскій призовой судья Вилліамъ Скоттъ, — не должна доставлять нейтральнымъ купцамъ никакихъ выгодъ. Поэтому какъ только нейтральные начинаютъ расширять свои торговые обороты, ихъ слѣдуетъ подвергать различнымъ запрещеніямъ, а въ случаѣ нарушенія этихъ запрещеній разсматривать нейтральное имущество, какъ морскую добычу.“(*)

Вопросъ объ осмотрѣ слѣдующихъ подъ конвоемъ

(*) Овчинниковъ, Призовое право, часть I. Спб. 1897 г. стр. 36.

нейтральныхъ коммерческихъ судовъ можетъ быть и не имѣлъ, какъ полагаетъ Мэхэнъ(*), большого значенія, въ виду преимущества въ скорости этихъ судовъ и вѣроятнаго уклоненія ихъ отъ подобной опеки, но все же такое постановленіе шло вразрѣзъ съ принципами русской политики и являлось лишнимъ, и притомъ оскорбительнымъ стѣсненіемъ.

Другое было — запрещеніе транспортированія колоніальныхъ произведеній: оно, конечно, не могло быть чувствительнымъ для Россіи, хотя и значительно затрагивало интересы ея союзницъ.

Покорившись, скрѣпя сердце, требованіямъ великобританскаго правительства, прибалтійскія государства поспѣшили въ то же время возобновить между собою обязательства, исключенныя изъ англо-русской конвенціи, согласившись по прежнему признавать, что нейтральный флагъ покрываетъ непріятельскій грузъ и что присутствіе военного конвоя освобождаетъ коммерческія суда отъ осмотра.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Россія обязалась возобновить торговый трактатъ съ Англіей, заключенный въ 1797-мъ году.

Лишившись столь могущественнаго

(*) Вліяніе морской силы на Французскую революцію и имперію, СПб. 1843 г., т. II с. 65.

союзника въ отчаянной борьбѣ съ Англiей, Бонапартъ вынужденъ былъ вступить на путь компромиссовъ и 15-го марта 1802-го года заключилъ съ нею въ Амьенѣ мирный договоръ.

„Такимъ образомъ — говоритъ Мэхэнъ, — обширная комбинацiя противъ Великобританiи, которую Первый консулъ создалъ на Сѣверѣ, распалась безъ результата, поскольку дѣло касалось цѣлей его." (*)

Россiи же комбинацiя эта, какъ мы уже видѣли, принесла одинъ только вредъ.

(*) Мэхэнъ, Влiянiе морск. силы на франц. революцiю, т. II, стр. 65.

II.

Преобразованіе морскаго управленія.

Замѣна коллегіальнаго начала единоличнымъ. — Совѣтъ Непременный. — Учрежденіе министерствъ. — Министерство военныхъ морскихъ силъ. — [illegible]. — Несовершенство первоначальной реформы. — Комитетъ для образованія флота. — Случайный выборъ председателя. — Взгляды руководителей комитета. — Пристрастное отношеніе къ прошлому. — Дѣйствительное состояніе флота, доставшагося императору Александру. — Задача комитета. — Контрольныя экспедиціи. — Адмиралтействъ-коллегія и Адмиралтейскій департаментъ; поводы къ учрежденію последняго. — Характеръ обоихъ учрежденій. — Новыя ошибки комитета. — Лица, стоявшія во главѣ морского управленія. — Іерархическое положеніе адмиралтействъ-коллегіи. — Экспедиціи какъ исполнительные ея органы. — Личный составъ Адмиралтейскаго Департамента. — Военно-походная по флоту канцелярія и Департаментъ министра военныхъ морскихъ силъ. — Медицинская экспедиція. — Организація военно-судной части. — Заключеніе.

Предпочевъ, по пословицѣ, худой миръ доброй ссорѣ, императоръ Александръ съ увлеченіемъ приступилъ къ обширнымъ преобразованіямъ во всѣхъ отрасляхъ государственнаго управленія.

Петровское коллегіальное начало еще въ царствованіе Екатерины II претерпѣло значительныя измѣненія, въ смыслѣ предпочтенія ему начала единоличнаго. Довершить же это дѣло выпало на долю ея любимаго внука.

Съ первыхъ же дней его царствованія при немъ состоялъ особый Совѣтъ, переименованный вскорѣ въ Совѣтъ Непременный, канцеляріею котораго управлялъ извѣстный Д. П. Трощинскій. Одна изъ четырехъ частей ея вѣдала дѣла военныя и морскія.(*) Но совѣтъ этотъ, имѣвшій, такъ сказать, кабинетный характеръ, стоялъ какъ бы особнякомъ. Только съ изданіемъ 8 сентября 1802 года манифеста объ учрежденіи министерствъ вмѣсто коллегій наступила эпоха существенныхъ и систематическихъ реформъ въ упомянутомъ выше направленіи. Все управленіе государствомъ возложено было на восемь министерствъ, изъ которыхъ Министерство военныхъ морскихъ силъ, переименованное въ 1815 году въ Морское министерство, должно было замѣнить собою прежнее устарѣвшее управленіе флотомъ. Облеченные значительною властью

(*) Шильдеръ, Императоръ Александръ I, т. II, с. 14.

министры непосредственно подчинялись государю. Это не поколебало однако на первыхъ порахъ объединяющаго и контролирующаго значенія петровскаго сената, которому министры обязаны были даже представлять отчеты о своемъ управленіи. Въ такія отношенія къ министерствамъ сенатъ могъ быть поставленъ только потому, какъ справедливо замѣчаетъ Чубинскій,(*) что образованіе министерствъ въ самомъ началѣ не получило надлежащаго развитія.

Дѣйствительно, являясь не совсѣмъ зрѣлымъ плодомъ юношескихъ увлеченій ближайшихъ сотрудниковъ и друзей такого же молодого и неопытнаго государя, вся эта реформа представляла пока только голую, даже не совсѣмъ законченную схему. Дальнѣйшая разработка ея и приспособленіе къ потребностямъ жизни возлагались на самихъ же министровъ. На помощь имъ явились проекты Сперанскаго, при содѣйствіи котораго организація министерствъ довершена была лишь въ 1810-1811 годахъ. Созданный имъ въ это время государственный совѣтъ окончательно умалилъ власть сената, низведши его почти до положенія исключительно высшей судебной инстанціи.

Будучи, въ смыслѣ общихъ правъ и обязанностей министра и его отношеній къ верховной власти

(*) Историческ. очеркъ устройства управленія министерствомъ въ Россіи. СПб. 1869 г., стр. 128.

и другимъ государственнымъ учрежденіямъ, онъ можно съ прочими министерствами, морское министерство мало чѣмъ однако отличалось отъ нихъ по своей внутренней организаціи, законченной еще въ 1803–1805 годахъ по трудамъ особаго <u>Комитета образованія флота</u>.

Предсѣдателемъ его былъ назначенъ сенаторъ дѣйствительный тайный совѣтникъ 1-го класса графъ Воронцовъ, а членами: адмиралы Фондезинъ, Мордвиновъ, Пущинъ и Макаровъ, в. адмиралъ Карцовъ, к. адмиралъ Чичаговъ и капитанъ 1-го ранга Грейгъ.

Странность назначенія на такой важный постъ человѣка чуждаго флоту объясняется до нѣкоторой степени особеннымъ довѣріемъ государя къ его опытности и дарованіямъ и вѣроятной взаимной ихъ солидарностью въ взглядахъ на морскую силу.

„По многимъ причинамъ, — писалъ въ своемъ докладѣ графъ Александръ Романовичъ, — физическимъ и локальнымъ, Россіи быть нельзя въ числѣ первенствующихъ морскихъ державъ, да въ томъ ни надобности, ни пользы не предвидится. Прямое могущество и сила наша должна быть въ сухопутныхъ войскахъ; оба же сіи отличія въ большомъ количествѣ имѣть было несообразно ни числу жителей, ни доходамъ государственнымъ. Довольно если морскія силы

наши устроены будутъ на двухъ только предметахъ: обережении береговъ и гаваней нашихъ на Черномъ море, имъя тамъ силы соразмърныя Турецкимъ, и достаточный флотъ на Балтийскомъ море, чтобы на немъ господствовать. Посылка нашихъ эскадръ въ Средиземное море и другия дальния экспедиции стоили государству много, доставили нъсколько блеску и пользы никакой.(*)

Удивляться подобной одностороности и неясности представления объ истинномъ значении морской силы для великой мировой державы впрочемъ не приходится. Бывший, безъ сомнъния, душою комитета и докладчикомъ по дъламъ его у государя, адмиралъ Чичаговъ, шелъ еще дальше въ этомъ отношении.

„Русский флотъ, — пишетъ онъ въ своихъ воспоминанияхъ, — созданный умомъ Петра I, могъ существовать только имъ однимъ. Такъ какъ онъ ни въ духъ народномъ, ни вызванъ потребностями государства, ни въ духъ русскаго правительства, то на него не смотрятъ, какъ на необходимое условие для благосостояния или безопасности Империи и онъ есть обременительная роскошь подражания, зависящая отъ доброй воли государей(**)

(*) Веселаго, Кр. история русскаго флота, вып. II, СПб. 1895 г. стран. 306.

(**) Архивъ адмирала П. В. Чичагова, СПб. 1885 г., вып. I, с. 51.

Съ такими то руководящими взглядами и чувствами приступили члены комитета приступить къ исполненію возложенной на нихъ задачи. А задача была, повидимому, далеко не легкая!

„Мы повелѣваемъ оному комитету,—говорилось въ высочайшемъ наказѣ,—непосредственно относиться къ намъ о всѣхъ мѣрахъ, каковыя токмо нужными почтено будетъ принять къ извлеченію флота изъ настоящаго мнимаго его существованія, и къ приведенію онаго въ подлинное бытіе, соразмѣривъ величину его съ флотами сосѣдственныхъ державъ въ Балтійскомъ и Черномъ моряхъ, и также преобразовать всю систему управленія флотомъ." .

Изъ этого видно въ какихъ мрачныхъ, черныхъ краскахъ представлено было государю тогдашнее состояніе флота.

„О худомъ состояніи флота и кораблей,—выражался гр. Воронцовъ,—и дурномъ ихъ снаряженіи не надобно другого доказательства, какъ то, что въ нынѣшнее лѣто (1801 г.) флотъ принуждены были держать въ гаваняхъ; не только въ море, но и на рейду его не вывели, когда англичане въ водахъ нашихъ разъѣзжали. Лучше соразмѣрное число кораблей имѣть, но чтобы они всѣмъ нужнымъ снабжены

было и запасы лѣсовъ для строенія кораблей въ магазинахъ имѣть, дабы изъ сырого лѣса не строить, какъ то до нынѣ чинится, чему и причиною, что не болѣе 6 или 7 лѣтъ корабли служить могутъ, а въ Швеціи изъ такого же лѣса строенные, но не изъ сырого, лѣтъ по 20-и держаться.(*)

Въ дѣйствительности однако дѣло обстояло не такъ плохо. Судя по офиціальнымъ даннымъ за 1803 годъ, къ тому времени флотъ насчитывалъ 28 кораблей вполнѣ годныхъ къ плаванію и 6 требующихъ обыкновенныхъ ежегодныхъ исправленій для выхода въ море. Кромѣ того 2 корабля были предназначены въ тимберовку и 1 заканчивался постройкою. Очевидно, что такой значительный судовой составъ представлялъ собою прямое наслѣдіе минувшаго царствованія.

Странно, что это обстоятельство повидимому совершенно ускользнуло отъ вниманія императора Александра, который самъ между тѣмъ, и притомъ такъ еще недавно, предсѣдательствовалъ, по приказанію своего отца, въ подобномъ же комитетѣ.

Какъ бы то ни было, задача комитета, по смыслу наказа, сводилась къ осуществленію слѣдующихъ главнѣйшихъ требованій:

(*) Веселаго, 316.

1) определить число и величину судовъ флота.
2) разсмотрѣть всѣ прежде изданныя узаконенія и штаты и, отбросивъ отъ нихъ всякое излишество, оставить полезнѣйшее, привести все въ возможную ясность и крѣпость.
3) урегулировать служебное положеніе и бытъ личнаго состава.
4) подробно ознакомиться съ порядками во всѣхъ морскихъ учрежденіяхъ, училищахъ, больницахъ, заводахъ и проч. и изыскать средства къ формированію добрыхъ и опытныхъ матросовъ, и къ обученію художниковъ по разнымъ мастерствамъ.
5) детально разработать организацію морскаго управленія, намѣченную въ общихъ чертахъ въ манифестѣ объ учрежденіи министерствъ.

Къ этому остается прибавить, что комитету особенно рекомендовалось, въ довольно, впрочемъ, туманныхъ и неопредѣленныхъ выраженіяхъ, „сдѣлать службу, для каждаго въ оную вступающаго, нужною и лестною и приложить всевозможное попеченіе, дабы вновь сдѣланныя постановленія морской службы, соединивъ пользу общественную съ пользою соразмѣрною способности и службѣ каждаго, не токмо не были бы

[illegible] [illegible], или какимъ-нибудь образомъ унизительными, то начавшими бы и поддерживали тѣ [illegible] правила чести и благородное возвышеніе духа, которое душею всякаго воинскаго состава быть должно."

Приступая къ своимъ работамъ, комитетъ, какъ видно изъ всеподданнѣйшаго доклада его, „разсматривалъ начало, перемѣны и настоящее существованіе образа управленія Морского Департамента(*) со времени заведенія [illegible] въ Россіи, и [illegible] [illegible] [illegible] перемѣны." [illegible] на первыхъ же порахъ своей дѣятельности предложить учрежденіе <u>Контрольныхъ Экспедицій</u>, на обязанность которыхъ возлагалось „установить отчетность въ приходѣ и расходѣ самую вѣрнѣйшую и точную, и наблюдать за [illegible] соблюденіемъ законовъ и [illegible] приказовъ [illegible], къ упредупрежденію злоупотребленій."

Кругъ дѣятельности этихъ [illegible], <u>[illegible]</u> въ Петербургѣ — и <u>[illegible]</u> въ [illegible] портахъ, сводился такимъ образомъ къ [illegible] [illegible] Контрольной [illegible], не смотря на доказанную опытомъ несостоятельность

(*) Это названіе употреблено здѣсь, конечно, въ смыслѣ <u>[illegible]</u>.

подобнаго учрежденія.

Счетная экспедиція непосредственно сносилась съ адмиралтействъ-коллегіею, ни сколько не завися отъ нея, причемъ о казенномъ ущербѣ представляла со своимъ заключеніемъ черезъ <u>Военно-походную посольскую Канцелярію</u> государю.

Въ составъ контрольныхъ экспедицій кромѣ чиновниковъ входили также корабельные мастера, мундиры, купцы (для надзора за качествомъ матеріаловъ) и даже воспитанники, приготовлявшіеся къ занятію должностей въ экспедиціяхъ.

Дальнѣйшіе труды комитета привели его къ убѣжденію, что всѣ отрасли морского управленія могутъ быть съ удобствомъ раздѣлены на двѣ части, военную и хозяйственную.

Первою должна была вѣдать <u>Адмиралтействъ-коллегія</u>, а второю <u>Адмиралтейскій Департаментъ</u>.

На обязанности адмиралтействъ-коллегіи лежало: содержаніе флота; комплектованіе его; вещевое, провіантское и денежное довольствіе; кораблестроеніе, вооруженіе и снабженіе судовъ; и, наконецъ, распоряженіе дѣйствіями флота.

Только Черноморскій флотъ изъятъ былъ изъ этого общаго порядка и подчиненія коллегіи подлежали лишь тѣ изъ касающихся его дѣлъ, кото-

рыя предъявляемы въ нее съ этою цѣлью министромъ.

Подъ хозяйственною частью комитетъ подразумѣвалъ собственно учено-техническую область дѣятельности морского вѣдомства. Съ одной стороны: морскія учебныя заведенія, библіотеки, типографіи, музеи, инструментальныя мастерскія, разсмотрѣніе различныхъ проектовъ и изобрѣтеній, изданіе морского журнала и относящихся къ морскому дѣлу сочиненій; съ другой: фабрики, заводы, портовыя и другія необходимыя флоту сооруженія,— все это отошло въ сферу дѣятельности адмиралтейскаго департамента.

Создавая этого нового учрежденія комитетъ имѣлъ, главнымъ образомъ, въ виду „отдѣлить части, кои не имѣютъ никакого сродства съ Военною и оставались въ смѣшеніи какъ бы нарочно для затрудненія ея (коллегіи) и причиненія безпорядка"(*). Очищенная такимъ образомъ отъ постороннихъ историческихъ наносовъ, отдѣленная адмиралтействъ-коллегія представляется въ своей первоначальной чистотѣ, и въ такомъ видѣ она будетъ весьма полезна и при новомъ министерскомъ управленіи. Такъ полагалъ комитетъ, считая, во первыхъ, что способъ управле-

---

(*) Докладъ комитета, СПб. 1805 г. стр. 29.

нія адмиралтействъ-коллегіи, учреждённой ещё отъ Петра Великаго до Екатерины II, „въ теченіи столѣтія была лучшій изъ всѣхъ доселѣ существованій, какъ то самый опытъ показалъ; но извѣстно, что флотъ Россійскій въ то время въ довольно исправномъ состояніи находился“ (*) и, во вторыхъ, что — управленіе столь сложными и разнообразными частями не можетъ быть съ успѣхомъ для дѣла возложено на одно лицо. Доказательство, подкрѣпленное ещё ссылкою на примѣръ Англіи, гдѣ подобный образъ управленія съ успѣхомъ практиковался уже много лѣтъ, въ сущности являлось лишь развитіемъ идеи, положенной въ основу манифеста 8го сентября 1802 года, предрѣшавшаго уже вопросъ о сохраненіи частью коллегіальнаго устройства въ министерствахъ военномъ, морскомъ и иностранныхъ дѣлъ.

Коллегія и департаментъ, по предположенію комитета, должны были составлять совѣщательныя собранія при министрѣ, которому оба они подчинялись. Но въ дѣйствительности они стали скорѣе учрежденіями распорядительными.

Справедливо возставая противъ назначенія членами адмиралтействъ-коллегіи начальниковъ подчинённыхъ ей экспедицій, какъ это дѣлалось прежде,

(*) Доклад. комитета, 5.

Комитетъ сталъ однако на другую точку, предложивъ сдѣлать членовъ коллегіи непостоянными, а смѣняющимися по очереди, не смотря на доказанную опытомъ несостоятельность этой системы. Изъ положенныхъ 4-6 членовъ-флагмановъ двое ежегодно, съ Высочайшаго разрѣшенія, замѣнялись новыми. Предсѣдательствовалъ въ коллегіи министръ морскихъ силъ, которымъ былъ назначенъ въ 1802 году бывшій вице-президентъ ея, вице-адмиралъ Мордвиновъ. Нѣсколько мѣсяцевъ спустя, въ 1803 году, его смѣнилъ вице-адмиралъ Чичаговъ, управлявшій министерствомъ до 1807 года въ званіи товарища министра морскихъ силъ, а затѣмъ – и въ званіи министра. Въ 1809 году, по случаю болѣзни Чичагова, вступилъ во временное исполненіе его обязанностей адмиралъ маркизъ де-Траверсе, который и былъ въ 1811 году утвержденъ въ этой должности. Послѣднимъ главнымъ начальникомъ морского вѣдомства въ царствованіе Александра I-го былъ контръ-адмиралъ, впослѣдствіи вице-адмиралъ, фонъ-Моллеръ. Но при его назначеніи на этотъ постъ въ 1821 году, въ морскомъ управленіи, по примѣру военно-сухопутнаго вѣдомства, должность министра была временно замѣнена должностью <u>начальника штаба по</u>

морской части, которому адмиралтействъ-коллегія и адмиралтейскій департаментъ подчинены были на прежнемъ основаніи.

Въ такомъ положеніи дѣло оставалось до 1826 года, когда морское управленіе получило новое устройство.

Адмиралтействъ-коллегія получала отъ государя и правительствующаго сената — указы, а отъ министра — предложенія. Послѣднія были двухъ родовъ: одни требовали обсужденія и возвращались министру съ заключеніемъ коллегіи, другія же принимались лишь къ исполненію. Въ свою очередь, дѣла восходившія къ ней отъ низшихъ инстанцій, коллегія или рѣшала самостоятельно или же представляла ихъ на усмотрѣніе министра.

Исполнительными органами адмиралтействъ-коллегіи состояли экспедиціи: хозяйственная (генералъ-кригсъ-коммисаръ), исполнительная (генералъ-интендантъ), артиллерійская (генералъ-цейхмейстеръ), казначейская (генералъ-казначей) и счетная (генералъ-контролеръ).

Хозяйственная экспедиція заготовляла обмундированіе, провіантъ, матеріалы для судостроенія и припасы для снаряженія и вооруженія судовъ; исполнительная — выдавала личнымъ составомъ

флота, производствомъ судостроительныхъ работъ; распредѣленіемъ заготовленныхъ матеріаловъ и вещей и смотрѣла за правильнымъ ихъ расходованіемъ; потребные для командъ и судовъ предметы она, съ разрѣшенія коллегіи, принимала отъ хозяйственной экспедиціи; артиллерійская — завѣдывала морскою артиллеріею, мастеровыми и ихъ продовольствіемъ; казначейская — принимала и отпускала деньги на содержаніе флота и адмиралтействъ, и вела по нимъ отчетность; счетная — ревизовала денежные отчеты и контролировала расходъ матеріаловъ и вещей.

Въ составъ присутствія адмиралтейскаго департамента входили: директоръ морскихъ и гидрографическихъ работъ, артиллеристъ, спеціалистъ по словеснымъ наукамъ и спеціалистъ по физикѣ и математикѣ. Они назначались по представленію министра высочайшею властью. Кромѣ этихъ непремѣнныхъ членовъ имѣлись еще и почетные члены изъ числа лицъ, извѣстныхъ своими изобрѣтеніями или сочиненіями.

Канцелярія департамента состояла изъ двухъ отдѣленій: одно вѣдало ученую, другое строительную часть.

Первоначально, при самомъ учрежденіи морского

министерства образованы были только Военная по флоту канцелярія и Департаментъ министра военныхъ морскихъ силъ. Коммиссія, со времени раздѣленія морского управленія на двѣ части, состояла изъ двухъ экспедицій, изъ которыхъ одна вѣдала дѣла, касающіяся адмиралтействъ-коллегіи, а другая — дѣла адмиралтейскаго департамента и черноморскаго флота. Наравнѣ съ ними и прямо руководительницѣ подчинена была и военно-походная по флоту канцелярія, завѣдывавшая личнымъ составомъ флота.

Такимъ образомъ, департаментъ министра представлялъ въ сущности его канцелярію и въ этомъ смыслѣ являлся передаточнымъ звеномъ между министромъ и подчиненнымъ ему центральнымъ морскимъ управленіемъ.

Въ составъ этого управленія вошла въ 1805 году и Медицинская экспедиція съ генералъ-штабъ-докторомъ и его помощникомъ генералъ-штабъ-лекаремъ во главѣ.(*) Въ ея вѣдѣніи состояли портовые медицинскія экспедиціи и судовые врачи, а для

(*) Прежде всей медицинской частью въ имперіи вѣдала Медицинская коллегія, упраздненная въ 1803 году. Ей наслѣдовала учрежденная при министерствѣ внутреннихъ дѣлъ Государственная Медицинская Управа, изъ вѣдѣнія которой изъята была въ 1805 году медицинская часть военнаго и морского вѣдомствъ.

черноморскаго флота положено было имъть особаго главнаго доктора.

Преобразованія военно-судной части въ морскомъ вѣдомствѣ совершилось въ тѣсной связи съ таковой же реформой въ сухопутномъ вѣдомствѣ, по проектамъ особо учрежденнаго для этого комитета.

Въ 1804 году, въ видѣ временной мѣры, образованъ былъ для приведенія въ порядокъ судебной части при адмиралтействъ-коллегіи, Генеральный Кригсрехтъ, состоявшій изъ 5 постоянныхъ и нѣсколькихъ временныхъ членовъ. Одинъ изъ первыхъ, имѣвшій званіе непремѣннаго члена, обязанъ былъ наблюдать за судопроизводствомъ во всемъ вѣдомствѣ, причемъ ему подчиненъ былъ и весь судебный персоналъ. Опредѣленіе и увольненіе служащихъ отъ него же зависѣло. Что же касается главнаго, т.е. порядка судопроизводства, то онъ на этотъ разъ вовсе не былъ разработанъ.

Новая система не долго однако просуществовала. Уже 8ᵉ сентября 1805 года, одновременно съ упраздненіемъ Кригсрехта, возстановленъ былъ прежній Генералъ-аудиторіатъ(*), въ число членовъ котораго положено назначать двухъ генераловъ отъ флота. Вмѣстѣ съ тѣмъ урегулировано было на новыхъ началахъ и самое судопроизводство. Право преданія

(*) Впервые учрежденъ императоромъ Павломъ въ 1797 году.

суду нижнихъ чиновъ принадлежали главнымъ командирамъ или старшимъ начальникамъ портовъ и инспектору морскихъ полковъ; офицеровъ до полковника — тѣмъ же начальникамъ, въ нѣкоторыхъ же исключительныхъ случаяхъ — Высочайшей власти; высшихъ же чиновъ — всегда Высочайшей власти. Судебное разбирательство производилось въ коммиссіяхъ военнаго суда, наряжавшихся при соотвѣтствующихъ командахъ, командиры которыхъ представляли затѣмъ состоявшійся приговоръ со своимъ заключеніемъ на усмотрѣніе вышеуказанныхъ начальниковъ, предававшихъ виновныхъ суду.

Если подсудимые при этомъ были не изъ дворянъ и не подлежали смертной казни, то отъ тѣхъ же начальниковъ зависѣла и конфирмація приговора. Въ противномъ случаѣ и когда дѣло касалось офицеровъ — приговоръ восходилъ черезъ генералъ-аудиторіатъ на Высочайшее усмотрѣніе, причемъ государю представлялись заключенія какъ начальства, такъ и самого аудиторіата.

Съ образованіемъ впослѣдствіи въ военномъ министерствѣ отдѣльнаго Аудиторіатскаго Департамента, таковой же былъ учрежденъ 1-го іюля 1812 года и въ морскомъ вѣдомствѣ, изъ двухъ отдѣленій, подъ начальствомъ директора или генералъ-

аудитора.

Такимъ образомъ, морская военно-судная часть получила совершенную самостоятельность, хотя кругъ дѣятельности новаго учрежденія и порядокъ судопроизводства въ морскомъ вѣдомствѣ опредѣлялись тѣми же законами, что и въ военномъ министерствѣ. Только въ 1817 году, въ виду особенностей морского управленія, издано было постановленіе, въ силу котораго всѣ военно-судныя дѣла стали поступать въ аудиторіатскій департаментъ, представлявшій о нихъ доклады на Высочайшее имя: о военныхъ офицерахъ — черезъ морского министра, а объ „экономическихъ" (гражданскихъ) — черезъ государственный совѣтъ. При этомъ власть министра, въ отношеніи окончательной конфирмаціи приговоровъ, распространялась на всѣ дѣла оправданныхъ по суду военныхъ и гражданскихъ чиновъ до генерала, и осужденныхъ, но безъ лишенія чиновъ и жизни, — до полковника. Смотря по важности этихъ дѣлъ, онъ могъ передавать ихъ на предварительное обсужденіе въ адмиралтействъ-коллегію.

Изъ представленнаго здѣсь краткаго очерка видно, что императоръ Александръ I, подобно большинству своихъ предшественниковъ, не нашелъ возможнымъ оставить морское управленіе въ томъ видѣ, въ какомъ оно находилось въ предъидущее царствованіе. Учрежденіе министерствъ и необходимость согласовать съ этимъ новымъ государственнымъ устройствомъ организацію морского вѣдомства обусловили первоначальный характеръ послѣдовавшихъ въ немъ преобразованій. Дальнѣйшее развитіе ихъ происходило въ зависимости отъ особенностей морской службы и соображеній комитета.

Такимъ образомъ, самое начало уже не предвѣщало успѣха; такъ какъ реформа явилась не плодомъ историческаго опыта и основаннаго на немъ глубокаго убѣжденія въ непригодности прежняго порядка, а лишь не совсѣмъ искусной попыткой втиснуть старую систему въ новыя, заранѣе намѣченныя формы. Не мудрено, что при такихъ условіяхъ результаты получились не блестящіе.

Обсуждая причины неудовлетворительнаго состоянія существовавшаго морского управленія, комитетъ въ своемъ докладѣ (*) между прочимъ говоритъ: „По точномъ изслѣдованіи открылось,

(*) стр. 16.

Лит. К. Биркенфельда.

что замѣшательство во внутреннемъ управленіи Коллегіи произошло отнюдь не отъ кореннаго ея основанія, но отъ разныхъ перемѣнъ, кои по временамъ вводимы были съ отступленіемъ отъ первоначальныхъ правилъ Основателя, коихъ цѣль при учрежденіи Адмиралтействъ-Коллегіи безъ сомнѣнія была та, чтобы, ввѣряя верховное управленіе сей Государственной части собранію избранныхъ по достоинствамъ и опытнымъ по знаніямъ особъ, соединить частныя свѣдѣнія и опыты во едино и тѣмъ доставить общей совокупности болѣе средствъ къ точному и безошибочному отправленію всѣхъ дѣлъ. Сіе самое намѣреніе подтверждено и Высочайшимъ Манифестомъ Вашего Императорскаго Величества отъ 8 Сентября 1802 года, въ которомъ при учрежденіи Министерствъ Ваше Величество за благо признали три первыя Государственныя коллегіи оставить въ ихъ видѣ въ вѣдомствѣ ихъ Министровъ, которые бы управляли ими и всѣми конторами и частями, отъ нихъ зависящими. Такимъ образомъ Министръ будетъ представлять лицо, въ которомъ сосредоточиваются всѣ разныя должности, и которое для правильнаго отправленія оныхъ, воспользуясь способностями и познаніями всѣхъ прочихъ, будетъ сущимъ въ

Подписалъ Начальникъ Морской Академіи Ген.-м. Кавалинъ.

Ист. Рук. для К.В.М.Н. часть 3.

сти крайне трудно уживается со свободою способовъ дѣйствій."

Далѣе идетъ ссылка на иностранные флоты: „Въ Англіи, на примѣръ, гдѣ флоты и адмиралтейства находятся въ самомъ цвѣтущемъ состояніи и дѣла ихъ всѣ въ наилучшемъ устройствѣ, верховное управленіе ими ввѣрено Адмиралтейству-Коллегіи; и многолѣтній опытъ доказалъ, сколь такое учрежденіе для морской службы полезно и необходимо."(*)

„Во Франціи принята была совсѣмъ иная система. Тамъ Министръ много управлялъ Морскимъ Департаментомъ..... Нынѣ онъ замѣна. Французы совершенно сознали признаніе несовмѣстности существующаго у нихъ правленія съ Департамента. Въ самомъ дѣлѣ, соображая всѣ обязанности главноуправляющей Морскимъ Департаментомъ Власти и всѣ предметы, занимающіе ее исключительно, мы откроемъ только обширный кругъ оныхъ, что, по разнообразности спеціяльно-техническихъ, одному лицу никакъ не возможно обнять его во всемъ пространствѣ."(**)

Послѣ подобныхъ разсужденій, какъ совершенно справедливо замѣчаетъ адмиралъ Стацюко,(***) каж-

(*) ibid, стр. 18.
(**) ibid, стр. 19.
(***) Съ адмиралтейства, М. С. 1880 г., №10, стр. 20.

лось бы естественнымъ принять что-нибудь одно изъ двухъ: или возстановить во всей чистотѣ регламентъ Петра Великаго (какъ сдѣлала это императрица Елизавета Петровна въ 1744 году), или принять просто порядокъ прочихъ министерствъ, учрежденныхъ въ имперіи, т. е. — при министрѣ учредить совѣтъ. Но мы уже знаемъ какъ усложнилъ и запуталъ этотъ комитетъ: Вмѣсто [illegible] петровскую адмиралтействъ-коллегію, онъ, ни мало не смущаясь, тотчасъ же отдалъ ее и въ такомъ искаженномъ до-нельзя видѣ подчинилъ министру.

Но министръ, не смотря на всю обширность предоставленной ему власти, являлся самъ главнымъ начальникомъ морского вѣдомства, но не флота, которымъ между тѣмъ фактически управляла прежняя адмиралтействъ-коллегія съ генералъ-адмираломъ во главѣ. Должность эта съ присвоенными правами главнокомандующаго флотомъ, послѣ смерти императора Павла не была замѣщена и коллегія изъ верховнаго учрежденія обратилась въ простое совѣщаніе при министрѣ.

Такимъ образомъ, новое морское управленіе, послѣ искусственныхъ измѣненій, представляло довольно странную смѣсь коллегіальнаго начала съ министерскимъ. Въ дѣйствительности же лучше

всю конечно можно судить по состоянію и военно-морской дѣятельности флота въ это продолжительное и столь богатое политическими событіями царствованіе.

III.

Судостроеніе и порты.

Составленіе новаго судоваго штата. — Невыгодная оцѣнка павловскаго флота. — Судовой составъ флота по новому положенію. — Успѣхи судостроенія въ первые годы. — Мѣры для упорядоченія судостроенія. — Передача судовъ въ вѣдѣніе порта и плоды этой мѣры. — Комитетъ для исправленія портовъ. — Различное ихъ назначеніе. — Реставрація Главнаго адмиралтейства. — Новое адмиралтейство и Охтенская верфь. — Паноптическій институтъ. — Работы въ Кронштадтѣ и Ревелѣ. — Пріобрѣтеніе Свеаборгскаго порта и упраздненіе Вильманстрандскаго. — Улучшеніе Архангельскаго и Астраханскаго портовъ, и упраздненіе Таганрогскаго. — Сибирскіе порты. — Перенесеніе порта изъ Охотска въ Петропавловскъ. — Образованіе адмиралтейства въ Иркутскѣ. — Количество построенныхъ въ это царствованіе судовъ. Первые пароходы. — Корабельные лѣса. — Морская артиллерія. — Судовая музыка.

Въ резолюціи, [illegible] на [illegible], по-
[illegible], [illegible], между прочимъ [illegible]
ніе новаго судового штата, [illegible] кора-
бельнаго и военнаго [illegible] съ государствен-
ными потребностями того времени. Вѣроятно, [illegible],
впервые разработанный Морской Россійской флотъ
комиссіею при Екатеринѣ II, не представилъ
достаточно [illegible] на себя вниманія и [illegible]
слѣдующія царствованія. Одно уже это обстоя-
тельство наглядно показываетъ, какое важное
значеніе [illegible] [illegible] работы [illegible]
[illegible] [illegible] флота. [illegible]
[illegible] [illegible], [illegible] [illegible]
[illegible] [illegible] въ наступившій затѣмъ
періодъ упадка флота.

Приступая къ выполненію этой [illegible]
ной задачи, [illegible] [illegible] [illegible]
собрать свѣдѣнія о [illegible] состояніи судовъ,
причемъ [illegible] въ одномъ Балтійскомъ флотѣ
оказалось 28 негодныхъ къ службѣ, въ томъ числѣ
13 кораблей и 7 фрегатовъ.

Принимая [illegible] [illegible] при ежегодныхъ
[illegible] или уменьшенному [illegible]
удовлетворительнаго состоянія судовъ, морское началь-

ство распорядилось впредь всю прислугу въ негодность суда тотчасъ же разбирать, чтобы они не занимали напрасно места въ гаваняхъ и не требовали охраны. Вотъ это [illegible], представленныя государю с таковымъ [illegible] основании [illegible] Высоч. утвержденный штатъ и состоящий при немъ новый штатъ, высочайше утвержденный 14го ноября 1803 года.

Мы видѣли уже насколько такой пессимистический взглядъ на павловское морское наслѣдіе не оправдывается действительностью. Еще нагляднее выступитъ это въ нашемъ сознаніи, когда мы, покончивъ съ ужасною стороною александровскаго управленія, попытаемся подвести итоги его для флота. Однимъ изъ важнейшихъ документовъ для такой оценки служитъ, безъ сомненія, штатъ 1803 года (*). Подобно екатерининскому штату 1764 года, заключавшему въ себѣ двойной комплектъ судовъ — для мирнаго и военнаго времени, онъ подразделялъ всѣ суда на непременныя и запасныя, причемъ положено было иметь:

Въ Балтійскомъ флотѣ.

Кораблей	64–100 пуш.	32
Фрегатовъ	24–44 "	23

(*) См. приложеніе I.

Мелкихъ судовъ	59.
Судовъ гребнаго флота	358.

Въ Черноморскомъ флотѣ.

Кораблей 64–100 пуш.	21
Фрегатовъ 36–44 "	10
Мелкихъ судовъ	39
Судовъ гребнаго флота	142

На первыхъ порахъ, благодаря главнымъ образомъ улучшенію финансовъ морского вѣдомства, судостроеніе шло настолько успѣшно, что уже къ началу 1806 года построено было 10 кораблей и 3 фрегата, и до штатнаго числа не доставало всего только 11 кораблей и 16 фрегатовъ.

Столь быстрое возрастаніе флота, не препятствовавшее въ то же время морскому управленію приступить къ уплатѣ долговъ, сдѣланныхъ имъ еще въ Екатерининское царствованіе, безспорно составляетъ одну изъ лучшихъ страницъ исторіи Александровской эпохи. Къ сожалѣнію, оно продолжалось недолго и конецъ далеко не соотвѣтствовалъ такому блестящему началу.

Для поддержанія судового состава на высотѣ, предъявленныхъ къ нему штатомъ требованій, ко-

министру прежде всего предстояло позаботиться объ упорядоченіи судостроенія и устраненія главнѣйшихъ его недостатковъ: непрочности судовъ, недолговѣчности ихъ и дороговизны.

Первые два объяснялись отчасти поспѣшной постройкой и употребленіемъ въ дѣло сырого лѣса, во избѣжаніе чего постановлено было каждый корабль строить въ теченіи трехъ лѣтъ, причемъ въ первый годъ только заготовлять лѣсъ. Однако достоинство и быстрота работы должны были, очевидно, играть здѣсь тоже не послѣднюю роль. Комитетъ позаботился и объ этомъ, причемъ, совершенно основательно, обратилъ прежде всего вниманіе на улучшеніе быта рабочихъ и техниковъ. Изъ первыхъ сформировали флотскія „компаніи"; подъ руководствомъ опытнѣйшихъ офицеровъ и комиссаровъ, прибавили имъ жалованья, улучшили обмундировку, и мастерамъ стали даже, ради поощренія, выдавать въ собственность полный плотничій инструментъ. Двумя лучшими корабельными мастерамъ поручено было циркуляры, причемъ одному поручено завѣдываніе всѣми кораблестроительными матеріалами, а другому — производство работъ. Составленіе чертежей и разбивка ихъ на плазѣ возложены на особыхъ учениковъ

или „Инструкціи": „Всякъ на своемъ мѣстѣ, имѣющимъ освѣщеніе и формамъ имѣемъ по этой спеціальности усиленно содержаніе, и проч. они „могли быть совершенно чужды корыстолюбія и важная преимущественная выгода, и руководствоваться правилами чести, усердія и ревности къ службѣ".(*)

Вмѣстѣ съ тѣмъ обращено было главное вниманіе на болѣе правильное раздѣленіе труда, улучшеніе инструментовъ и замѣну, гдѣ возможно, рабочихъ рукъ машинами. Совокупностью всѣхъ этихъ улучшеній и нововведеній, какъ показали изслѣдованія Веселаго, стоимость постройки кораблей въ Англіи, несмотря на превосходство матеріаловъ, была дороже, чѣмъ у насъ.

Но вся эта, однако, система вскорѣ начала быстро приходить въ упадокъ. Въ Адмиралтейской [illegible] говорится, что въ 1717 году [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]. [illegible], по [illegible] Веселаго, [illegible] лучшія [illegible] были [illegible] [illegible]. [illegible], [illegible] [illegible] и на этомъ [illegible] англійскимъ порядкамъ, но вѣроятно [illegible] при этомъ [illegible], что [illegible]-

(*) Веселаго, II, с. 311.

кая система, называемая не совсѣмъ удовлетво-рительною въ Англіи, еще менѣе отвѣчала нашимъ потребностямъ и интересамъ, и въ этомъ не трудно было въ этомъ убѣдиться изъ опыта хотя бы начала екатерининскаго царствованія.

Пренебреженіе къ урокамъ исторіи принесло, какъ и слѣдовало ожидать, весьма печальныя послѣдствія.

Извѣстный морякъ александровской эпохи, Василій Михайловичъ Головнинъ, скрывавшій свое славное имя подъ псевдонимомъ „Мичмана Мореходова", оставилъ намъ въ своихъ Запискахъ такія изображенія:

„Нынѣшнее образованіе нашихъ морскихъ войскъ составлено какъ-бы нарочно съ тѣмъ, чтобы способствовать скорѣйшему разрушенію кораблей. Морскіе офицеры и нижніе чины тогда только знаютъ корабли, когда бываютъ на нихъ въ морѣ, — въ прочемъ имъ до нихъ дѣла нѣтъ. Въ портахъ надзоръ и начальство о корабляхъ ввѣряется такимъ людямъ, которые, оставивъ флотскую службу, никогда уже не будутъ посланы въ походъ, слѣдовательно и нѣтъ имъ причины заботиться о цѣлости кораблей, на коихъ жизнь ихъ не будетъ подвергаться опасности; при томъ же и число ихъ весьма мало для содержанія судовъ въ должномъ порядкѣ. Потому-

что весьма рѣдко сметаютъ съ нихъ дождевую воду и снѣгъ, подымаютъ порты для провѣтриванія, а внутри дековъ обтираютъ грубившійся отъ морозовъ иней иныть даже и забѣданія. Сіе небреженіе губитъ корабли болѣе всякаго другаго. Отчужденіе морскихъ чиновъ отъ кораблей даетъ поводъ другому весьма большому злу, а именно воровству, которое производятъ нижніе чины при вооруженіи и разруженіи кораблей. Къ сей работѣ назначаютъ ихъ подчино и на корабли, на коихъ они сами не пойдутъ; и потому таскаютъ съ корабля все, что въ состояніи; такъ какъ никто изъ офицеровъ не считаетъ себя хозяиномъ на кораблѣ, кромѣ шкипера; который не можетъ за всѣмъ усмотрѣть. Когда капитанъ, офицеры и нижніе чины находились на кораблѣ неотлучно, то капитанъ и жилая его, считая себя хозяиномъ, зналъ что отъ исправности и порядка на немъ зависѣли ихъ честь, репутація и самая жизнь, неусыпно пеклись о сохраненіи корабля своего отъ всякаго поврежденія и о содержаніи его въ возможномъ совершенствѣ, перенимая у другихъ и изобрѣтая свое, что только могло улучшить его качества или оснастку. Въ зимнее время производили разныя поправки и исправленія своими людьми и

тѣмъ оказывали порту весьма большія облегченія; и получивъ повелѣніе корабль приготовить къ походу, старались оный приготовить въ совершенной исправности въ десятую долю времени и съ половинными издержками противу нынѣшнихъ.(*)

Въ дѣятельности своей по преобразованію морскаго управленія Комитетъ только отчасти коснулся портовыхъ порядковъ, измѣнивъ штаты военно-суднаго персонала въ портахъ и учредивъ въ послѣднихъ, какъ сказано выше, контрольныя и интендантскія экспедиціи.

Такимъ образомъ, общей реорганизаціи портовое управленіе въ это царствованіе не подверглось(**) и, хотя въ 1802 году и былъ учрежденъ особый „Комитетъ для управленія портовъ", но дѣятельность его, равно какъ и подвѣдомственныхъ ему въ Петербургѣ, Кронштадтѣ и Ревелѣ экспедицій, имѣла скорѣе спеціальный характеръ и заключалась въ надзорѣ за возведеніемъ и содержаніемъ въ порядкѣ разныхъ портовыхъ построекъ въ балтійскихъ портахъ, что впрочемъ не избавляло Комитетъ и отъ общаго наблюденія за исправнымъ состояніемъ послѣднихъ.

(*) В. А. Стуленко. Образцы и примѣры прошлаго, М. С. 1880 г. №10, с. 40.

(**) За исключеніемъ Черноморскаго, которое какъ ниже изложено, совмѣщено было съ реформой центральнаго управленія.

Всѣ наши порты, [illegible] отдаленно и-
сторическія [illegible] и [illegible] событій,
получили [illegible] названія. Рядъ [illegible]-
шихся [illegible], по образцу „Тулона" и строив-
шихся по [illegible] корабельнаго флота, и
Севастополь — [illegible]. Постройку судовъ [illegible]
было производить: для Балтійскаго флота — въ
Петербургѣ, Кронштадтѣ и Архангельскѣ (въ по-
слѣднемъ только фрегаты и мелкія суда); для Чер-
номорскаго же — Николаевъ и [illegible].
Балтійскіе же порты, по представленію комитета
([illegible] флота), [illegible] [illegible]
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]
[illegible]"....

Петербургское главное адмиралтейство, поте-
рявъ свой первоначальный характеръ судострои-
тельной верфи, [illegible] приходить въ
упадокъ. Этому [illegible] способствовали: на-
чавшееся еще въ 1785 году перенесеніе важнѣйшихъ
учрежденій въ Кронштадтъ и избраніе при импе-
раторѣ Павлѣ другого, болѣе удобнаго для судостро-
енія мѣста, называемаго Новымъ Адмиралтействомъ.

Въ первые годы александровскаго царствованія
главное адмиралтейство своимъ отдѣльнымъ и
безобразнымъ видомъ обратило на себя вниманіе

правительства, которое поручило реконструкцію его даровитому архитектору Захарову. Реконструкція, начатая въ 1806 году была произведена весьма успѣшно, послѣ чего возобновленное адмиралтейство получило характеръ изящности, придаваемый ему самымъ великимъ основателемъ. Въ общихъ чертахъ наружный видъ зданія сохранился и до настоящаго времени. Нынѣ-существующая церковь св. Спиридонія тримифійскаго, память котораго празднуется 12 декабря, въ день рожденія императора Александра, была устроена тоже, въ 1822 году, вмѣсто находившейся съ 1748 года подъ шпицемъ церкви св. Захарія и Елисаветы.

Изъ многочисленныхъ аллегорическихъ украшеній этого особенно драгоцѣннаго для насъ памятника петровской дѣятельности первенствующее значеніе имѣетъ, конечно, барельефъ надъ главными воротами, изображающій созданіе флота Петромъ Великимъ, которому Нептунъ передаетъ свой трезубецъ.

Реставрированное такимъ образомъ петровское зданіе обратилось постепенно въ помѣщеніе для различныхъ центральныхъ учрежденій морского вѣдомства и уже въ 1810 году здѣсь происходили засѣданія адмиралтействъ-коллегіи и ея

экспедиціи.

Въ то же время производились работы по приспособленію Новаго адмиралтейства къ потребностямъ судостроенія, для усиленія котораго кромѣ того приступили въ 1806 году къ возведенію верфи на пріобрѣтенномъ съ этою цѣлью при впаденіи въ Неву р. Охты участкѣ (*) Независимо отъ другихъ выгодъ, пунктъ этотъ представлялъ еще то удобство, что здѣсь со временъ Петра Великаго (1721 г.) устроено было поселеніе для Олонецкихъ плотниковъ, обязанныхъ за освобожденіе ихъ отъ всякихъ податей, работать за извѣстное вознагражденіе на адмиралтействѣ. Такимъ образомъ выработались весьма искусные спеціалисты по кораблестроенію. Соблазняемые однако болѣе выгодными частными работами и подрядами, охтяне стали все чаще злоупотреблять своими привилегіями и уклоняться отъ исполненія прямыхъ своихъ обязанностей, [illegible] значимыхъ работъ. Это побудило въ 1803 году замѣнить обязательную работу охтянъ оброкомъ, достигшимъ 25.000 рублей.

Въ этомъ же году и въ той же мѣстности устроено было по проекту архитектора Бентама оригинальное въ своемъ родѣ зданіе — Паноптическій Институтъ (**) Въ немъ должны были со-

(*) На мѣстѣ бывшей шведской крѣпости Ніеншанцъ.

(**) Паноптическій (грец.) — всевидящій

Помощникъ Начальника Николаевской Морской Академіи Ген.-м. Павлиновъ

сосредоточиваться всѣ искусства и ремесла, необходимыя для флота и вырабатываемыя потребныя ему инструменты и машины. Излишекъ вырабатываемыхъ издѣлій предполагалось продавать въ частныя руки.

Къ институту причислены были мастерскія морскихъ инструментовъ, а затѣмъ и вновь открытыя: мастерская корабельныхъ инструментовъ, чертежная и физическая фабрики. Впослѣдствіи предполагалось еще присоединить къ нему типографію и парусную фабрику, а также устроить кожевенный и канатный заводы, сапожную и обмундировальную мастерскія, и другія подобныя заведенія, но осуществленію этихъ предпріятій помѣшалъ пожаръ, истребившій въ 1818 году институтъ и причинившій казнѣ около полумилліона убытку. Уцѣлѣвшія отъ огня мастерскія со всѣми рабочими переведены были на Ижорскій заводъ, но о возобновленіи технологическаго института не было уже больше и рѣчи.

Несостоятельность этого учрежденія вѣроятно сознавало и само высшее морское начальство, не выработавшее для него за все время его существованія ни положенія, ни особыхъ штатовъ.

Директоромъ его съ самаго основанія состоялъ чиновникъ горнаго вѣдомства Лопатинъ.

Ист. Рук. фол.
К. [illegible] М. Н.
Л. т. 4.

Въ Кронштадтѣ и Ревелѣ продолжались съ большимъ или меньшимъ успѣхомъ частью недоконченныя, частью намѣченныя только въ предшествующія царствованія работы. Въ первомъ изъ нихъ законченъ открытой адмиралтейскій обводный каналъ и построено много новыхъ зданій, въ томъ числѣ и нынѣ существующій Андреевскій соборъ, заложенный въ 1805 году въ высочайшемъ присутствіи и освященный въ 1817 году.

Ревелю же по прежнему не везло. Проектъ Косминина устроить его „по образцу Тулона" постигла такая же печальная участь, какъ и грандіозный Миниховскій проектъ при Екатеринѣ II^й, и болѣе скромную попытку при ея преемникѣ. Почти вовсе не поддерживаемая, въ чаяніи осуществленія величественныхъ по замыслу, но не отвѣчавшихъ состоянію финансовъ и техники въ странѣ, плановъ, гавань мало по малу приходила въ разрушеніе. - Даже начатыя наконецъ, въ силу крайней уже необходимости, въ 1802 году ремонтныя работы подвигались весьма медленно, пока не грянулъ громъ: осенью 1806 года жестокій штормъ разнесъ западную стѣнку, а сама гавань значительно обмелѣла.

Пришлось поневолѣ приступить въ слѣдующемъ же году къ устройству новой гавани, разсчи-

тинной на 27 кораблей. Съ кончиною сиимъ въ 1820 году и, хотя она была по прежнему деревянная,(*) но судя по оффиціальному отчету, вполнѣ удовлетворяла требованіямъ („гавань приведена въ такое состояніе, что весь флотъ удобно помѣститься и спокойно стоять можетъ").

Во время шведской войны, въ 1809 году, мы пріобрѣли еще новый портъ въ Балтійскомъ морѣ—Свеаборгъ а въ 1810 году упразднили Вильманстрандскій портъ на берегу Сайминскаго озера, который послѣ присоединенія Финляндіи вполнѣ потерялъ уже свое стратегическое значеніе пограничнаго пункта. Находившееся въ немъ казенное имущество отослано было Выборгскому сухопутному начальству, а составлявшія здѣшнюю флотилію гребныя суда перевели въ Нейшлотъ.

Тотчасъ по занятіи Свеаборга туда былъ отправленъ вице-адмиралъ Сарычевъ съ званіемъ главнаго командира порта; причемъ онъ долженъ былъ, принявъ подъ свое начальство сухопутныя войска, находиться въ подчиненіи главнокомандующаго въ Финляндіи. По приказанію морскаго министра было прислано въ распоряженіе Сарычева требуемое количество офицеровъ и нижнихъ чиновъ для соотвѣтственно портовыхъ надобностей, такъ

(*) Мысль проектировали каменную.

равно и для укомплектованія доставшейся намъ отъ непріятеля вмѣстѣ съ крѣпостью гребной флотиліи.

Пріобрѣтенный въ самый разгаръ войны, Свеаборгскій портъ не могъ тогда же получить вполнѣ законченной организаціи и пробѣлы въ ней долгое еще время оставались не заполненными.

Архангельскій портъ рѣшено было возстановить „въ прежнемъ обширномъ его видѣ“, для чего по высочайшему повелѣнію государственное казначейство ассигновало 560.000 рублей съ разсрочкою на 6 лѣтъ.

Изъ южныхъ нашихъ портовъ Таганрогскій былъ окончательно упраздненъ въ 1816 году, а Астраханскій получилъ организацію и устройство вполнѣ отвѣчавшія его назначенію. Послѣднее состояло, очевидно, въ томъ, чтобы содержать всегда въ комплектѣ и боевой готовности нашу каспійскую флотилію для содѣйствія кавказскимъ войскамъ въ войнѣ съ Персіею. Между тѣмъ, благодаря неопредѣленности отношеній къ сухопутнымъ властямъ, командиръ Астраханскаго порта не считалъ себя вправѣ исполнять ихъ требованія, не испросивъ на это предварительно разрѣшенія высшаго морского начальства. Происходившая вслѣдствіе этого проволочка времени отражалась,

конечно, прежде всего на успѣшности совмѣстныхъ военныхъ дѣйствій. Для устраненія этого въ 1803 году, а затѣмъ въ 1818 году изданы были высочайшія повелѣнія, въ силу которыхъ каспійская флотилія подчинялась командиру отдѣльнаго грузинскаго корпуса и обязана была исполнять всѣ его предписанія немедленно, донося лишь о нихъ морскому министру для свѣдѣнія.

Постройка судовъ въ значительно удаленной отъ моря Казани и обмелѣніе Астраханскаго порта служили главнѣйшими причинами неисправнаго состоянія каспійской флотиліи. Попытка осуществить бывшее еще съ екатерининскихъ временъ намѣреніе перенести портъ на устье или протоку Волги, рѣку Царицу, оказалась неудачной. Только съ назначеніемъ въ 1821 году командиромъ порта генералъ-майора Орловскаго, человѣка свѣдущаго и настойчиваго, дѣло подвинулось на столько впередъ, что въ 1824 году ассигнованы были нѣкоторыя деньги для улучшенія астраханскаго адмиралтейства и приспособленія его для надобностей судостроенія. Любопытно между прочимъ отмѣтить, что и сочувствіе къ этому дѣлу морскаго министра не въ силахъ было спасти его отъ безконечной волокиты, тянувшейся въ теченіи всего

царствованія императора Александра.

Для довершенія представленнаго здѣсь краткаго обзора портовъ намъ остается сказать еще нѣсколько словъ о стоянкахъ: Охотскѣ, Петропавловскѣ и Ижигинскѣ. Всѣ они находились въ самомъ жалкомъ положеніи. При вступленіи на престолъ императора Александра Охотскій портъ представлялъ совершенно въ своемъ прежнемъ неблагоустроенномъ и запущенномъ видѣ,(*) пока наконецъ донесенія управляющаго Камчатскою генералъ-маіора Кошелева о злоупотребленіяхъ въ этомъ портѣ не заставили правительство обратить на него вниманіе.

Дѣло въ томъ, что суда охотскаго порта, состоявшаго подъ командою вице-адмирала Фомина, вмѣсто доставки казеннаго провіанта въ Камчатку занимались перевозкой товаровъ россійско-американской компаніи и разныхъ частныхъ лицъ. По этому поводу учрежденъ былъ въ Петербургѣ комитетъ изъ министровъ коммерціи, внутреннихъ дѣлъ, военнаго и морского, и находившагося тогда въ столицѣ тобольскаго и иркутскаго генералъ-губернатора, и по проекту комитета, утвержденному 11 августа 1803 года, охотское управленіе отдѣлено отъ камчатскаго и бывшіе чины

(*) Мат. для исторіи рус. флота въ царствованіе императора Павла I, с. 13.

ные штаты.

Командиру Охотскаго порта, состоявшему одновременно въ подчиненіи генералъ-губернатора и морского министра, вменялось въ обязанность снабжать камчатскія команды провіантомъ и недопускать перевозки постороннихъ грузовъ на казенныхъ судахъ.

Улучшивъ такимъ образомъ административные порядки въ этихъ отдаленныхъ окраинахъ, правительство не переставало заниматься тщательными изысканіями съ целью найти на берегахъ Охотскаго моря более удобный для устройства порта пунктъ. Такого однако не оказалось и въ 1812 году решено было перенести военный портъ въ Петропавловскъ, после чего Охотскъ потерялъ, конечно, прежнее свое значеніе, хотя и оставался пока единственной въ этомъ море пристанью для судовъ, приходившихъ грузы для Камчатки и другихъ отдаленныхъ местностей.

Выборъ Петропавловска объяснялся тыми гидрографическими и другими местными удобствами, которыя представляла превосходная Авачинская губа, вмещающая громадное количество судовъ. Раннее ея вскрытіе отъ льда и доступность во всякое время, при отливе и приливе

выгодно отличали ее отъ другихъ береговыхъ пунктовъ Охотскаго моря, не исключая и самаго Охотска. Обиліе въ окрестностяхъ Петропавловска пресной воды, дровъ и корабельнаго леса довершало преимущества этого новаго порта.

Съ учрежденіемъ его образовано было и въ Камчаткѣ морское управленіе, во главѣ котораго находился морской офицеръ, поставленный тоже въ зависимость отъ обоихъ начальниковъ. Для портовыхъ надобностей и службы на судахъ сформирована была въ Петропавловскѣ флотская рота. Потребные для Камчатки и Охотска припасы решено было посылать изъ Кронштадта черезъ каждые 2 года, на транспортныхъ судахъ при военномъ фрегатѣ, чѣмъ имѣлось въ виду достигнуть удешевленія провоза, а вмѣстѣ съ тѣмъ попутно доставить офицерамъ возможность пріобрѣсти практику на судахъ дальняго плаванія.

Предпринятое въ 1822 году общее преобразованіе сибирскихъ губерній коснулось также Охотскаго и камчатскаго края, причемъ во главѣ этихъ областей поставлены были особыя приморскія управленія.

Впрочемъ новая реформа почти не измѣнила сущности прежнихъ положеній, ограничившись

только установленіемъ большей отчетливости въ правахъ и отношеніяхъ служащихъ и нѣкоторымъ уменьшеніемъ ихъ состава.

Въ эпоху доставленія различныхъ припасовъ и матеріаловъ сухимъ путемъ въ Охотскъ однимъ изъ важнѣйшихъ этапныхъ пунктовъ на этомъ пути сдѣлался постепенно Иркутскъ. Слѣдуя черезъ него въ 1802 году въ Охотскъ, вице-адмиралъ Фоминъ оставилъ въ немъ лейтенанта Маслова съ небольшой командой, поручивъ ему заняться здѣсь заготовленіемъ и отправкой необходимыхъ для Охотска вещей. И вотъ въ скоромъ времени, въ 3-хъ верстахъ отъ Иркутска, на берегу рѣки Иды, образовалось цѣлое „адмиралтейство" съ прядильнымъ заводомъ, смолокурнымъ амбаромъ и разными магазинами. Начальнику этого импровизированнаго порта подчинена была и заведенная впослѣдствіи на Байкальскомъ озерѣ изъ нѣсколькихъ транспортовъ флотилія, предназначавшаяся для борьбы съ мѣстными пиратами и содержанія почтоваго и пассажирскаго сообщенія съ Забайкальскимъ краемъ.

Въ 1824 году, по проекту послѣдняго начальника, лейтенанта Лутковскаго, адмиралтейство перенесли ближе къ городу, на рѣку Ангару

и въ нихъ стали даже строить тяжелыя суда.

Мы уже упоминали объ успѣшномъ ходѣ судостроительныхъ работъ въ первые годы Александровскаго царствованія (стр. 40). Вотъ же въ эту пору построено было: въ балтійскихъ портахъ — 53 корабля и 31 фрегатовъ, въ черноморскихъ — 23 корабля и 12 фрегатовъ, въ Казани — 12 военныхъ судовъ, и въ Астрахани — 1 бригъ.

Въ это же царствованіе появились у насъ первые пароходы. Еще въ 1812 году предложены были морскому министерству, для поддержанія сообщенія Петербурга съ Кронштадтомъ, пароходы Фультона, (*) съ обязательствомъ совершать каждый рейсъ съ пассажирами въ 4½ часа, а съ грузомъ въ 6 часовъ; но предложеніе было тогда отклонено. Семь лѣтъ спустя совершилъ первый трансатлантическій рейсъ и прибылъ въ Петербургъ предназначенный для Россіи пароходъ „Savannah", но не остался и вернулся обратно въ Америку(**).

Надо полагать, что не послѣднюю роль въ этомъ случаѣ играло и то обстоятельство, что уже въ 1817 году, т.е. за два года до прибытія американскаго парохода, на Ижорскихъ заводахъ выстроенъ былъ

(*) Первый пароходъ Фультона „Clermont" построенъ былъ въ 1807 году въ Нью-Іоркѣ.

(**) Морской; Рус. воен. судостр. въ теченіи послѣднихъ 25 лѣтъ. М. сб. 1880 г. №10, с. 44.

соотвѣтными средствами колесный пароходъ „Скорый“, съ машиною въ 30 силъ. Онъ имѣлъ 100 футъ длины, 14½ футъ ширины и 7 футъ углубленія, и предназначался для портовыхъ надобностей. Служба его продолжалась 22 года.

За первымъ успѣхомъ, показавшимъ возможность обходиться въ этомъ дѣлѣ безъ чужеземной помощи, послѣдовали и другіе типы въ томъ же направленіи. Въ 1820 году построили въ Николаевѣ колесный пароходъ „Везувій“ нѣсколько большихъ размѣровъ (94 фт. × 20 фт. × 9 фт.), а въ 1825 году тамъ же пароходъ „Метеоръ“ и на Ижорскихъ заводахъ — „Проворной“ въ 80 силъ.

„Метеоръ“, будучи вооруженъ 14-ю пушками, принималъ весьма дѣятельное участіе въ турецкой кампаніи 1828–29 годовъ.

Успѣхи судостроенія находились конечно въ тѣсной зависимости отъ состоянія корабельныхъ лѣсовъ, управленіе которыми въ силу учрежденнаго Павломъ Лѣснаго департамента (*) перешло теперь въ руки министерства финансовъ. Въ 1810 году лѣсной департаментъ вошелъ въ составъ департамента государственныхъ имуществъ этого министерства, который занимался и управлялъ этимъ обширнымъ имуществомъ черезъ лѣсныхъ фельдмейстеровъ.

(*) Акуш. к ист. рус. флота, царствованіе Павла I, с. 1–13.

Для управленія же собственно корабельными лѣсами издано было въ 1817 году особое положеніе, предоставлявшее ихъ совмѣстному завѣдыванію министерства финансовъ и адмиралтействъ-коллегіи. Такой порядокъ, не смотря на попытку разграничить сферы управленія обѣихъ вѣдомствъ, нельзя было признать удовлетворительнымъ, такъ какъ онъ неминуемо долженъ былъ вести къ разнаго рода недоразумѣніямъ.

Всѣ корабельные лѣса раздѣлены были на три округа: низовой по Волгѣ, сѣверный по Двинѣ и западный по Днѣпру. Первыми завѣдывали особыя правленія, причемъ въ составъ каждаго изъ нихъ входилъ корабельный мастеръ по назначенію адмиралтействъ-коллегіи. Лѣса низового округа употреблялись для балтійскаго флота и каспійской флотиліи; сѣверные — для архангельскаго порта, и западные — для черноморскаго флота, причемъ самый способъ заготовленія и доставки ихъ на мѣсто во всѣхъ округахъ практиковался различный. Въ низовомъ округѣ все это лежало по прежнему на обязанности лашмановъ (*) и только доставку отъ пристаней въ Петербургъ брало на себя уже морское вѣдомство; въ сѣверномъ — вся операція съ доставкой включительно

(*) Государствен. крестьяне, обязанные заготовлять лѣсъ для судовъ, за что они освобождались отъ воинской повинности.

производилась правленіемъ черезъ вольнонаемныхъ людей; и наконецъ въ Западномъ — тоже самое дѣлало само морское начальство при посредствѣ коммиссіонеровъ, по соглашенію съ министерствомъ финансовъ. (*)

Артиллерійское вооруженіе судовъ опредѣлялось изданнымъ въ 1805 году положеніемъ, перечислявшимъ родъ и калибръ орудій для различныхъ типовъ судовъ, причемъ указано было снабжать: корабли — 34ти фунтовыми пушками и 24ти фунтовыми карронадами; фрегаты — 24ти фунтовыми пушками; бриги и люгера — 24ти фунтовыми карронадами; бомбардирскія суда — 3хъ пудовыми гаубицами и 5и пуд. мортирами, и т. д.

Матеріалами для этого положенія послужили дѣйствовавшій до сего времени екатерининскій штатъ 1767 года и различныя указанія опытомъ и совершенствованіемъ артиллерійской техники изданныя. Такъ напр. въ первые годы царствованія введены были въ употребленіе фальконеты, мортиры и единороги, а въ 1803 году рѣшено было отливать на Олонецкихъ заводахъ болѣе короткія пушки (по шведской пропорціи"), которыя, какъ показали произведенные у насъ и за гра-

(*) Чубинскій, 140.

Помощникъ Начальника Академіи Ген.-шт. Павловичъ

шую половину, а меньшая лишь прочимъ чи-нымъ. [illegible]

Впрочемъ, и послѣ изданія новаго положенія, просуществовавшаго въ общихъ чертахъ въ теченiи всего этого царствованія, нерѣдко случалось отступать отъ него на практикѣ.

Обращено было вниманіе комитета между прочимъ и на судовую музыку, находившуюся въ то время въ полнѣйшемъ пренебреженiи. На каждый корабль назначалось обыкновенно по три, а на флагманъ по пяти изъ числа наличныхъ литавр-щиковъ и трубачей. „Столь недостаточна и даже отвратительна, — говорилось въ докладѣ, — должна быть музыка изъ такого числа трубъ составленная, сiе удобно всякому представить себѣ можно."

Рѣшено было сформировать изъ всѣхъ музыкантовъ одну общую школу, подъ управленіемъ капельмейстера; причемъ на отдѣльныя суда ихъ не назначать, а лишь на флагманскія: къ начальнику эскадры — хоръ трубачей и „инструментальную" музыку, а къ младшимъ флагманамъ только трубачей.

Важное примѣненіе знанія музыки въ вой-скахъ было по достоинству оцѣнено гр. Суворовымъ.

Возвышая духъ игрою, способствуя къ успѣ-
хамъ строевыхъ рядовъ нашихъ воиновъ: Это-
то бы музыкантовъ, великій знатокъ человѣческа-
го сердца выразился такъ: „Кто, музыка нуж-
на и полезна, и надобно, чтобы она была шум-
ная. Она веселитъ сердце воина, равняетъ
его шагъ; подъ нее мы танцуемъ и на самомъ
сраженіи".

Конечно, роль ея въ военное время только скром-
ная; но и тутъ благотворное вліяніе ея на во-
инскій-славное духъ войска — фактъ неоспоримо
безспорно великое (*)

(*) Здѣсь умѣстно напомнить, что наприм. въ разгаръ Чесменскаго боя, на флагманскомъ кораблѣ „Евстафій", поставленные на ютѣ музыканты должны были играть до тѣхъ поръ пока хоть одинъ изъ нихъ останется въ живыхъ. Тоже происходило на флагманскомъ кораблѣ „Іоаннъ Креститель" (онъ же „Чесма") въ Красногорскомъ сраженіи.

IV.

Черноморскій флотъ.

Особенности борьбы нашей съ Турціею. — Восточный или славянскій вопросъ. — Исключительное положеніе черноморскаго флота. — Отношеніе къ его управленію Екатерины II и ея ближайшихъ преемниковъ. — Преобразованіе черноморскаго управленія на новыхъ началахъ. — Дунайская флотилія. — Важное преимущество черноморскаго управленія. — Упадокъ черноморскаго флота. — Назначеніе А. С. Грейга главнымъ командиромъ черноморскаго флота. — Краткая его біографія. — Заслуги его по управленію черноморскимъ флотомъ. — Улучшенія въ постройкѣ и вооруженіи судовъ. — Усовершенствованія въ морской артиллеріи. — Заботы о благоустройствѣ портовъ. — Административныя реформы. — Гидрографическія работы. — Сигнализація. — Вниманіе къ личному составу. — Эскадренныя плаванія. — Приказы адмирала. — Заключеніе.

Борьба за обладаніе Чернымъ моремъ, начатая Петромъ Великимъ подъ стѣнами Азова, тяну-

Лит. К. Бергмансона, С.П.б.

чила въ нашей исторіи особенное значеніе. Еще въ половинѣ XVII столѣтія извѣстный мыслитель, хорватскій священникъ Юрій Крижаничъ впервые возвысилъ свой голосъ въ пользу единенія всѣхъ славянскихъ народовъ, родственныхъ между собой по крови и духу. Переселившись затѣмъ въ Москву, онъ настойчиво внушаетъ царю, что освобожденіе южныхъ славянъ отъ турецкаго владычества - дѣло Россіи, ея историческое призваніе. Но Алексѣй Михайловичъ не могъ понять и оцѣнить въ то время этихъ взглядовъ и впавшій въ немилость Крижаничъ подвергся даже ссылкѣ въ Сибирь. Брошенное имъ зерно однако не пропало даромъ и великій сынъ того-же „тишайшаго" царя, проникшись этой идеей, спѣшитъ по своему обыкновенію, сейчасъ же осуществить ее на дѣлѣ: борьба наша съ Турціей съ тѣхъ поръ постепенно пріобрѣтаетъ племенной характеръ. Такимъ образомъ, историческая задача русскаго государства, представлявшаяся западной Европѣ въ видѣ пресловутаго „восточнаго вопроса", въ нашемъ народномъ сознаніи становится по преимуществу вопросомъ славянскимъ. На этой почвѣ борьба быстро разгорается и дѣлается традиціонною, благодаря, главнымъ образомъ, нашему [illegible] стремленію къ южному морю и легкости обращенія

Исп. Рдр. Фл.
К. В. М. Н.
Листъ [illegible]

Турціи въ послушное орудіе всевозможныхъ европейскихъ интригъ. Если къ этому присоединить невыгодныя стратегическія условія, отнимающія насъ свободнаго выхода изъ добытаго съ такимъ трудомъ Чернаго моря, то станетъ вполнѣ понятною вся интенсивность и напряженность отношеній Россіи къ своему жорлищику, состоящему на жалованіи у Европы или, точнѣе, – Англіи.

Совокупность всѣхъ этихъ условій ставила черноморскій флотъ, чуть ли не съ первыхъ дней его существованія, въ совершенно исключительное положеніе главнаго и всегда по первому требованію готоваго орудія нашей политики на южныхъ границахъ государства. Отсюда и особенное вниманіе правительства къ этому флоту.

Значительное удаленіе его отъ столицы государства и центра всего морского управленія побудило еще Екатерину II въ 1785 году подчинить черноморское адмиралтейское правленіе Потемкину, екатеринославскому и таврическому генералъ-губернатору, по кончинѣ котораго сталъ во главѣ правленія вице-адмиралъ Н. С. Мордвиновъ. Продолжавшаяся и при немъ самостоятельность черноморскаго правленія получила окончательную санкцію въ 1794 году, когда, будучи само организовано по образцу адмиралтействъ-

коллегіи, оно было совершенно изъято изъ его вѣдѣнія. Императоръ Павелъ на первыхъ порахъ не измѣнилъ этого порядка, поручивъ лишь въ 1797 году черноморскій флотъ новому генералъ-губернатору южныхъ областей, князю Зубову, на прежнемъ основаніи. Но уже въ томъ же году рѣшено было, ради единства власти, снова поставить весь этотъ флотъ съ его портами и управленіемъ въ зависимость отъ адмиралтействъ-коллегіи. Такимъ образомъ, система централизаціи власти на этотъ разъ восторжествовала; но произошло это, по всей вѣроятности, не столько отъ сознанія неудобства имѣть два главныя независимыя одно отъ другого морскія управленія, какъ полагаетъ Чубинскій (*), сколько отъ сильнаго предубѣжденія напуганнаго революціонными бурями государя противъ какой-бы то ни было провинціальной самостоятельности. Подтвержденіе этого мы находимъ между прочимъ въ томъ фактѣ, что императоръ Александръ I, хотя и не нашелъ возможнымъ вернуться къ порядкамъ, установленнымъ въ этомъ отношеніи его великой бабкой, но вмѣстѣ съ тѣмъ и не рѣшился безусловно отвергнуть положеннаго въ основу ихъ принципа. Наступившее вслѣдъ затѣмъ преобразованіе самой адмирал-

(*) Стр. 122.

тействъ-коллегіи и ходатайство мѣстнаго начальства о согласованіи съ новымъ устройствомъ ея черноморскаго управленія — довершили дѣло.

По предварительному соглашенію министра морскихъ силъ Чичагова съ главнымъ командиромъ черноморскаго флота маркизомъ де-Траверсе, управленіе черноморскимъ флотомъ получило новую организацію, опредѣленную изданными въ 1808 году штатами. Оно раздѣлено было подобно адмиралтействъ-коллегіи на экспедиціи, равноправныя съ таковыми-же коллегіальными, но подчиненныя не какому либо высшему учрежденію, а непосредственно главному командиру.

Послѣдній, сохраняя значительную самостоятельность, въ случаяхъ, превышающихъ его власть, долженъ былъ обращаться къ министру. Къ сожалѣнію, взаимныя отношенія этихъ двухъ важнѣйшихъ силъ морского управленія и теперь, по какой-то непонятной небрежности, не были урегулированы закономъ, оставляя попрежнему полный просторъ для всякаго рода недоразумѣній и столкновеній. Обязанности канцеляріи при главномъ командирѣ исполняло такъ называемое Управленіе Черноморскаго Депар-

таментъ, въ вѣдѣніи котораго состояли: депо картъ съ адмиралтейскою типографіею и заведеніе мореходныхъ инструментовъ.

Къ числу портовъ, состоявшихъ подъ начальствомъ главнаго командира, въ 1812 году присоединился еще уступленный намъ Портою по бухарестскому мирному трактату Измаилъ, гдѣ съ тѣхъ поръ и содержалась постоянно особая Дунайская флотилія.

Не смотря на всѣ испытанія въ это царствованіе превращенія черноморскій флотъ по степенно сохранилъ одно весьма важное преимущество, которого лишенъ былъ, какъ извѣстно, столичное само центральное управленіе: главный командиръ, стоя во главѣ администраціи, въ то же время фактически командовалъ всѣмъ черноморскимъ флотомъ. Совмѣщеніе въ одномъ лицѣ обѣихъ этихъ функцій, какъ показалъ опытъ, оказывается наиболѣе благопріятной комбинаціей для управленія морскою силою, если только конечно само лицо обладаетъ для этого необходимыми качествами ума и характера. Къ сожалѣнію, назначеніе на такой отвѣтственный постъ сначала маркиза де-Траверсе, а затѣмъ вице-адмирала Языкова нельзя было счи-

такъ удачнымъ въ этомъ отношеніи. Ни тотъ, ни другой не стояли на высотѣ своего положенія, что при общемъ невниманіи правительства къ морской силѣ, характеризующемъ александровскую эпоху, и другихъ неблагопріятныхъ обстоятельствахъ, неминуемо должно было привести черноморскій флотъ къ постепенному упадку. Нѣкогда созданіе геніальнаго Потемкина, ставшее уже въ рукахъ энергичнаго и отважнаго Ушакова грозою турокъ, нуждалось для дальнѣйшаго своего роста и процвѣтанія въ самомъ тепломъ участіи и внимательномъ уходѣ; а между тѣмъ послѣ потрясеній и самыхъ неожиданныхъ скачковъ павловскаго царствованія для него наступило нѣчто гораздо лучшее: застой и апатія. Ближайшимъ слѣдствіемъ такого порядка вещей явилась крайне неудовлетворительная, почти безотрадная, вся дѣятельность черноморскаго флота въ турецкую кампанію 1806–1812 г.г., значительно умалявшая его былую славу и подрывавшая въ глазахъ традиціоннаго соперника съ такимъ трудомъ добытый престижъ.

Дѣйствія черноморскаго флота въ эту войну, вялыя и незначительныя сами по себѣ, не имѣли

и тому же связи съ операціями нашей арміи, почему и не могли имѣть никакого вліянія на исходъ мирныхъ переговоровъ, завершившихся Бухарестскимъ трактатомъ. По окончаніи кампаніи дѣло пошло еще хуже.

„Итакъ, — замѣчаетъ по этому поводу одинъ изъ нашихъ морскихъ біографовъ, — дѣятельность портовъ уменьшилась, корабли гнили въ гаваняхъ, флотъ пришелъ плакать и въ то время, когда громъ неприятельныхъ побѣдъ сопровождалъ русскую армію отъ Москвы до Парижа, когда она записывала въ свои лѣтописи Смоленскъ, Бородино, Красный, Дрезденъ, Лейпцигъ, Краонъ и Монмартръ, черноморскій флотъ былъ въ полномъ и безмятежномъ усыпленіи.“(*)

Какъ ни мало интересовалось въ то время правительство морскою силою, не менѣе-того разложеніе черноморскаго флота не могло не безпокоить его, особенно въ виду вскорѣ обнаружившагося всеобщаго недовольства условіями мирнаго договора. И вотъ наконецъ, 2го марта 1816 года назначенъ главнымъ командиромъ черноморскаго флота и портовъ вице-адмиралъ Алексѣй Самуиловичъ Грейгъ, репутація котораго служила лучшимъ залогомъ цѣлесообразности этого назначенія.

Сынъ знаменитаго героя Чесмы и Гогланда, он

(*) А. Б. Аландскій, „Адмиралъ Алексѣй Самуиловичъ Грейгъ“; М. С. 1873 г. № 3.

родился въ 1775 году въ Кронштадтѣ и восприемниками его были: сама императрица и гр. Алексѣй Орловъ-Чесменскій. По обычаю того времени Екатерина пожаловала своего новорожденнаго крестника прямо во флотъ мичманомъ, и такимъ образомъ карьера его была уже заранѣе предопредѣлена. Будучи всего 10ти лѣтъ отъ роду, онъ произведенъ былъ уже въ лейтенанты съ назначеніемъ въ штабъ своего отца, что особенно трогало заслуженнаго старика. Для лучшаго изученія морскаго дѣла молодой Грейгъ былъ три раза командированъ въ Англію, откуда въ періодъ 1789–1791 г.г. ходилъ въ Остъ-Индію и Китай, а во время послѣдняго своего пребыванія на англійскомъ флотѣ (1792–1796) служилъ волонтеромъ на разныхъ военныхъ судахъ, плававшихъ въ Средиземномъ морѣ. Все остальное время онъ посвящалъ службѣ на русскихъ судахъ, изучая ее подъ руководствомъ лучшихъ командировъ того времени, Муловскаго, Чичагова и друг. Наконецъ въ 1798 онъ былъ назначенъ, въ чинѣ капитана 2го ранга, командиромъ корабля „Ретвизанъ; на которомъ не задолго передъ тѣмъ плавалъ съ Чичаговымъ у береговъ Великобританіи.

Командуя этимъ кораблемъ, 24х лѣтній Грейгъ принималъ дѣятельное участіе въ голландской

экспедиціи 1799 года, причемъ, обмелѣвъ у Кильдерской косы передъ вскорѣ начавшимся затѣмъ отливомъ, „находился, – по собственному его донесенію, – въ совершенно отчаянномъ состояніи, и не иначе, какъ особымъ Божіимъ снисхожденіемъ спасся". Однако, по свидѣтельству Головнина, Шишкова и другихъ морскихъ писателей, въ этомъ чудесномъ спасеніи корабля и команды „послѣ всесильной помощи Божіей, безъ коей всѣ наши усилія бываютъ тщетны" наиболѣе видную роль игралъ поведеніе самого слишкомъ скромнаго командира. Въ подобныхъ случаяхъ Грейгъ всегда высказывалъ замѣчательное присутствіе духа и твердое, основательное знаніе морскаго дѣла.

Въ началѣ царствованія императора Александра мы видимъ уже капитана 1го ранга Грейга презусомъ комиссіи по улучшенію кронштадтскаго порта, а затѣмъ и младшимъ членомъ комитета для образованія флота. Послѣднее назначеніе быть можетъ лучше всего свидѣтельствуетъ объ авторитетѣ, какимъ пользовался въ высшихъ морскихъ сферахъ этотъ совсѣмъ еще молодой штабъ-офицеръ. Здѣсь, въ комитетѣ, онъ еще больше сблизился съ Чичаговымъ, котораго заслуги для флота тѣмъ, по видимому, особенно вы-

Приношеніе Начальника Академіи Ген.-м. Павлиновъ

ско. Несомнѣнно, что и прежнее его участіе въ трудахъ по преобразованію высшаго морского управленія дало будущему устроителю черноморскаго флота много полезныхъ и цѣнныхъ указаній для его реформаторской дѣятельности. Но цѣлесообразности и успѣшности ея еще болѣе, конечно, способствовала та военно-морская дѣятельность, которой А. С. Грейгъ посвятилъ большую часть своей долголѣтней жизни. Проходя постепенно, а иногда и сразу очень быстро, всѣ главнѣйшія ступени морской службы, онъ обращалъ свой острый и пытливый умъ изученіемъ самыхъ даже на первый взглядъ незначительныхъ мелочей ея, и вмѣстѣ съ тѣмъ, въ постоянномъ общеніи съ личнымъ составомъ боевого флота, знакомился съ различными его представителями, создавая такимъ образомъ прочный фундаментъ для своей будущей государственной дѣятельности. На пути къ ней Грейгъ, уже въ званіи капитанъ-командора и затѣмъ контръ-адмирала, принялъ дѣятельное участіе въ сенявинской кампаніи, состоялъ въ кампанію 1812 года въ распоряженіи адмирала Чичагова, главнокомандующаго молдавскою арміею и черноморскимъ флотомъ и, наконецъ, въ слѣдующемъ году назначенъ

былъ начальникомъ всей флотиліи, блокировавшей Данцигъ.

Такимъ образомъ, когда А. С. Грейгъ занялъ высокій и отвѣтственный постъ главнаго командира черноморскаго флота, то, не смотря на свои 40 лѣтъ и скороспѣлую карьеру, онъ не могъ считаться выскочкою, свалившимся всѣмъ на шею по протекціи. Вся его разнообразная и многотрудная служба была у всѣхъ на виду и она то главнымъ образомъ, въ соединеніи съ его личными достоинствами и внѣшнія благопріятныя обстоятельства, создала ему тотъ нравственный авторитетъ, которымъ онъ такъ искусно пользовался въ эту важнѣйшую эпоху своей служебной дѣятельности. Однимъ словомъ, его уже зналъ и цѣнилъ весь флотъ. И въ этомъ, по нашему мнѣнію, состоялъ главнымъ образомъ секретъ его успѣховъ на новомъ поприщѣ.

Новый главный командиръ прежде всего занялся подробнымъ и самымъ тщательнымъ осмотромъ флота и всѣхъ портовыхъ учрежденій. При его познаніяхъ и опытности, такой осмотръ сейчасъ же указалъ ему всѣ недостатки и слабыя стороны, покрайней мѣрѣ важнѣйшія, къ устраненію которыхъ онъ приступилъ безотлагательно,

со свойственною ему энергіею. Съ этого момента закипаетъ въ черноморскомъ флотѣ небывало оживленная дѣятельность.

Тогдашній судовой составъ флота далеко не удовлетворялъ своему назначенію. Корабли, непрочные и неповоротливые, такъ мало были остойчивы, что уже при брамсельномъ вѣтрѣ не могли дѣйствовать изъ нижнихъ дековъ. Стремясь уничтожить эти существенные недостатки, адмиралъ самъ принялся за составленіе новыхъ чертежей, исходатайствовалъ замѣну слабаго польскаго лѣса болѣе прочнымъ изъ подольской губерніи, ввелъ въ кораблестроеніе систему Сеппингса, которая, при употребленіи железныхъ кницъ и мѣднаго крѣпленія, значительно уменьшила судовой переломъ и увеличила срокъ службы. Послѣдняя обыкновенно продолжалась прежде не болѣе 5 лѣтъ, теперь же она утроилась. Лучшее произведеніе Грейга, тогдашній chef d'oeuvre кораблестроительнаго искусства, 100 пушечный корабль „Варшава" прослужилъ 15 лѣтъ. Въ высшей степени вредный обычай прибѣгать къ килеванію судовъ для ихъ осмотра былъ почти выведенъ изъ употребленія, чему не мало способствовало примѣненіе мѣдной обшивки въ болѣе широкихъ размѣрахъ.(*) На улучшеніе чертежей фрегатовъ и мелкихъ

(*) Мѣдная обшивка введена въ нашемъ флотѣ при Екатеринѣ II въ 1781 году, а железныя кницы предлагались кораблестроителемъ Рамбургомъ еще въ 1739 году; но то и другое очень медленно входило въ употребленіе.

судовъ, по новѣйшимъ англійскимъ образцамъ, адмиралъ тоже обратилъ серьезное вниманіе, и на казацкихъ лодкахъ по его указанію стали дѣлать съемныя мачты, чтобы при противномъ вѣтрѣ лодки могли ихъ убирать и подъ веслами скрываться въ камышѣ отъ непріятельскаго огня. Постройка первыхъ пароходовъ нашла въ просвѣщенномъ адмиралѣ тоже полное сочувствіе и содѣйствіе.

На ряду съ крупными усовершенствованіями въ судостроеніи были улучшенія и въ различныхъ судовыхъ приспособленіяхъ, причемъ не ускользали отъ зоркаго взгляда главнаго командира и такъ называемыя мелочи морского дѣла. Неуклюжіе и ненадежные пеньковые канаты были замѣнены цѣпными; мачты стали снабжать громоотводами; вмѣсто каменнаго балласта, громоздкаго и способствовавшаго гнилости трюма, введенъ въ употребленіе болѣе компактный и опрятный чугунный; получили наконецъ право существованія лампы вмѣсто ... свѣчей, стекло—вмѣсто слюды; на многихъ судахъ появились иллюминаторы и переговорныя трубы, а для очистки воды стали устраивать особыя машины.

Царствовавшій до 1816 года произволъ при выдачѣ

различныхъ частей судоваго вооруженія устраненъ былъ особо установленными для этого адмираломъ правилами, опредѣлявшими величину рангоута, толщину тросовъ и цѣпей, вѣсъ якорей и проч. Эти данныя послужили впослѣдствіи прекраснымъ матеріаломъ для составленія извѣстнаго штата въ николаевское уже царствованіе.

Орудія выдѣлывались на Луганскомъ заводѣ, спеціально выстроенномъ для надобностей черноморскаго флота княземъ Зубовымъ въ послѣдніе годы Екатерининскаго царствованія. Но Грейгъ нашелъ ихъ слабыми и предпочелъ въ этомъ отношеніи, не смотря на отдаленность и трудность сообщенія, Олонецкій заводъ, издѣлія котораго выдерживали болѣе высокую пробу. Онъ ввелъ въ употребленіе пушечные замки и скорострѣльныя трубки, изобрѣлъ новый составъ для брандскугелей и особый способъ крѣпленія орудій, началъ обучать команды цѣльной стрѣльбѣ съ брандвахтеннаго судна. Но наиболѣе, пожалуй, важную услугу артиллеріи онъ оказалъ введеніемъ однокалиберности пушекъ въ декахъ, что увеличивало силу залпа и облегчало снабженіе батареи матеріальною частью. На линейныхъ судахъ артиллерія эта достигала, какъ мы уже видѣли, 24-и 36-фунтоваго калибра,

тіями, благодаря возвышенію портовъ, имѣли возможность пользоваться и нижними батареями въ сравнительно свѣжую погоду. На канонерскихъ же лодкахъ вмѣсто одной 24-ти фунтовой пушки рѣшено было устанавливать по три такихъ-же, сообразно чему эти суда и получили нѣсколько увеличенные размѣры.

Заботы о судовомъ составѣ не могли конечно ограничиться улучшеніемъ самихъ судовъ, но неминуемо должны были повести и къ усовершенствованію портовъ, роль которыхъ при тогдашнихъ порядкахъ, получила, какъ мы уже знаемъ, особенное значеніе. Въ Николаевѣ начали строить три корабельныхъ эллинга и одинъ мортоновъ, а въ Севастополѣ проектировались сухіе доки. Учрежденное въ Николаевѣ въ 1803 году для завѣдыванія производствомъ морской съемки въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ <u>Депо картъ</u> было теперь значительно улучшено, равно какъ и состоявшее въ вѣдѣніи того же черноморскаго управленія съ 1805 года <u>Заведеніе мореходныхъ инструментовъ</u>. Канатный заводъ, Богоявленская суконная фабрика и адмиралтейство снабжены были въ изобиліи различными машинами, отчасти облегчившими, отчасти же вовсе вытѣснившими ручной трудъ. Производство на на-

русной фабрики въ Богоявленскѣ было настолько увеличено, что вполнѣ обезпечивало потребности флота въ этомъ отношеніи, причемъ парусина стала много лучше прежней, а для шитья парусовъ установлены были выработанныя теоріей и практикой правила. Бывшій до сихъ поръ въ употребленіи на заводахъ и въ мастерскихъ древесный уголь адмиралъ, не безъ борьбы съ рутиной, заменилъ каменнымъ, что удешевило выдѣлку желѣзныхъ вещей на 40%.

Особенное вниманіе обратилъ Грейгъ на сбереженіе стоявшихъ въ гаваняхъ судовъ. Чтобы они не были всегда обращены одною стороною къ солнцу и могли свободно вращаться по вѣтру, введены были особые бридели; мачты помощью крановъ или устроенныхъ для этого спеціально ручныхъ машинъ поднимались и такимъ образомъ достигалось провѣтриваніе трюмовъ и степсовъ; для облегченія судовъ, особенно оконечностей, и уменьшенія перелома, предписывалось, въ мирное конечно время, снимать по нѣсколько носовыхъ и кормовыхъ орудій.

Благодаря углубленію Ингульскаго и Очаковскаго фарватеровъ до 21 фута, явилась возможность сосредоточить все судостроеніе въ Николаевѣ, представлявшемъ для этого гораздо больше удобствъ

Лит. К. Буренфельда, С.П.Б

нями извѣстный своимъ мелководіемъ Херсонъ. Послѣдній сталъ затѣмъ постепенно терять свое значеніе и военный портъ его былъ, по представленію Грейга, упраздненъ въ николаевское уже царствованіе.

Много потрудился адмиралъ и надъ оборонительными сооруженіями Севастополя. Этотъ портъ, ставшій съ 1804 года главнымъ въ Черномъ морѣ, далеко не былъ обезпеченъ отъ внезапнаго нападенія и главный командиръ представилъ грандіозный проектъ оборонительной линіи съ 120 пушками, которому однако не суждено было осуществиться въ полномъ объемѣ. Тѣмъ не менѣе, для защиты съ моря возведены были сильныя батареи съ ядрокалительными печками, а для помѣщенія морскихъ командъ — обширныя казармы. Вмѣстѣ съ тѣмъ предпринято было устройство телеграфо-семафорной линіи между Севастополемъ и Николаевымъ.

Изъ административныхъ реформъ того времени можно указать на учрежденіе особой Распорядительной части, преобразованной впослѣдствіи въ Штабъ Главнаго Командира; выдѣленіе артиллерійской части изъ состава портовой конторы; улучшеніе строительной части и проч.

Ист. Рус. Фл.
К.В.М.Н.
Листъ 6.

Сознавая недостатки существовавшихъ тогда лоцій и картъ, адмиралъ принялъ меры, чтобы оказавшiеся въ нихъ недочеты и ошибки были пополнены и исправлены новыми гидрографическими работами. Приступлено было къ производству описей морей и рекъ, поставлены предостерегательные знаки и новые маяки: въ Херсоне, Ай-Тодоре, Одессе и другихъ наиболее важныхъ и опасныхъ пунктахъ. Параллельно съ этимъ вводились на судахъ метеорологическiя наблюденiя и объявлены были правила для определенiя девiацiи.

Убедившись на опыте въ неудовлетворительности бывшей въ употребленiи системы маневрированiя и сигналопроизводства, Грейгъ усовершенствовалъ эволюцiи и увеличилъ число сигналовъ, причемъ для удобства въ более подробныхъ переговорахъ ввелъ буквенный телеграфъ, оказавшiйся особенно полезнымъ въ турецкую кампанiю 1828-1829г.г.

Такимъ же яркимъ примеромъ настойчивости, энергiи и знанiя отличалась деятельность адмирала по званiю николаевскаго и севастопольскаго военнаго губернатора.

Но главная заслуга этого выдающагося госу-

дарственнаго дѣятеля заключается, по нашему мнѣнію, въ его исключительномъ вниманіи къ личному составу флота. Эта характерная черта проходитъ красною нитью сквозь всю его многостороннюю дѣятельность и составляетъ, безспорно, ея лучшее украшеніе.

Онъ создаетъ цѣлую флотилію мелкихъ о-судовъ, справедливо полагая, что она послужитъ лучшею школою для образованія молодыхъ офицеровъ и командъ; способнѣйшихъ изъ молодыхъ людей онъ посылаетъ учиться въ Петербургъ и въ Англію; самъ предсѣдательствуетъ на офицерскихъ экзаменахъ и такимъ образомъ лично знакомится съ будущими командирами; въ Севастополѣ учреждается библіотека, въ Николаевѣ — обсерваторія, штурманское и артиллерійское училища; для желающихъ устраиваются лекціи по корабельной архитектурѣ, теоріи корабля, физикѣ, математикѣ и другимъ важнѣйшимъ для моряка предметамъ, причемъ всѣмъ офицерамъ объявляется выписка изъ-за границы необходимыхъ морскихъ инструментовъ; относясь съ особенною заботливостью къ учащемуся юношеству, онъ даже находитъ время собственноручно составлять для нихъ инструкціи.

Сознавая все неудобство и дороговизну сообщения съ отдаленнымъ Петербургомъ, адмиралъ хлопочетъ объ основаніи въ Николаевѣ морского корпуса и когда эти хлопоты не достигаютъ цѣли, представляетъ о необходимости оставлять въ Морскомъ корпусѣ для дѣтей черноморскихъ офицеровъ не менѣе 10 ваканcій. Вмѣстѣ съ тѣмъ, по его же ходатайству, баллотировка офицеровъ, производившаяся въ Петербургѣ, предоставлена была теперь черноморскому начальству.

Денежное содержаніе морскихъ чиновъ въ то время было весьма скудно и далеко не соответствовало быстро возроставшей дороговизнѣ жизни. „Жертвы и лишенія, — читаемъ мы въ записках адмирала П. В. Чичагова, — которымъ подвергаются, поступающіе въ морскую службу, не получаютъ соразмѣрнаго вознагражденія. Поэтому то люди поблагоразумнѣе, кончаютъ тѣмъ, что замѣчая это, отвращаются отъ своего ремесла и бросаютъ его при первой возможности пристроиться куда-нибудь получше. Изъ этого слѣдуетъ, что на службѣ остаются лишь люди бѣдные, или недальновидные. Заточенные, впрочемъ, бо́льшую часть времени, въ морскихъ портахъ, моряки рѣдко показываются въ столицѣ и, на-

ким образомъ, менѣе подвергаются разорительнымъ искушеніямъ большихъ городовъ. Однажды, ради забавы, вздумали подвести общій итогъ окладовъ русскихъ моряковъ и оказалось, что онъ не совсѣмъ достигаетъ итога содержанія одной роты гвардіи императрицы Екатерины. Съ тѣхъ поръ эта разница поуменьшилась; но вовсе не потому, чтобы моряки стали богаче." (*)

Грейгу удалось добиться довольно значительнаго увеличенія составлявшихъ этотъ окладъ квартирныхъ, дровяныхъ и порціонныхъ суммъ.

Не оставлялъ онъ своими попеченіями и нижнихъ чиновъ. Увеличеніе съѣстныхъ суммъ дало возможность довести паекъ до полуфунта и вообще улучшить варку, чему еще не мало способствовало предоставленное артельщикамъ право браковать провизію. Это же право было распространено и на вещевое довольствіе.

Въ Николаевѣ и Севастополѣ устроены были морскіе госпитали (**) и дѣвичьи училища для дочерей нижнихъ чиновъ.

Неустанно заботясь объ улучшеніи пищи, одежды и другихъ обыденныхъ потребностяхъ нижнихъ чиновъ, Грейгъ въ то же время настойчиво стремился

(*) Архивъ адмирала Чичагова, 51.
(**) Въ Николаевъ переведенъ былъ существовавшій уже въ 12-ти верстахъ отъ него, въ Богоявленскѣ, госпиталь.

къ искорененію между ними пьянства и пробужденію въ нихъ человѣческаго достоинства.

„Суровый дисциплина, — по свидѣтельству одного старого моряка, — была одною изъ лучшихъ заботъ, сущнымъ интересомъ Грейга. Постоянно заботясь о матеріальномъ благосостояніи матроса, онъ охранялъ святость его человѣческихъ правъ отъ произвола [illegible], грубыхъ часто приводившихъ къ тысячнымъ взысканіямъ. Для искорененія этихъ дикихъ пороковъ, глубоко возмущавшихъ его душу, онъ строго запретилъ жестокое обращеніе съ матросами и вмѣстѣ съ тѣмъ постановилъ за обыкновенные проступки давать не болѣе 25 линьковъ или розогъ, за важные предавать суду. Постановленіе это онъ считалъ равно обязательнымъ и для себя и для подчиненныхъ, т. е. командировъ. Въ этомъ отношеніи, какъ во многихъ другихъ, адмирала Грейга можно ставить въ примѣръ и образецъ новому прогрессивному времени." (*)

Всѣ эти и другія имъ подобныя мѣры воздѣйствія на личный составъ флота получали тѣмъ большую силу, что, уже начиная съ 1817 года, черноморскій флотъ сталъ ежегодно плавать въ эскадрѣ, которою въ теченіи 5–6 недѣль командовалъ непосредственно самъ Грейгъ. Это была, конечно, самая

(*) „Адмиралъ А. С. Грейгъ." М. Сб. 1873 г. № 3, с. 46

научная и лучшая практическая школа для офицеровъ и нижнихъ чиновъ, давшая имъ возможность не только искуситься въ морскомъ дѣлѣ и изучать эскадренную тактику, но и воспитывать въ себѣ единство духа и способность къ взаимной выручкѣ, безъ чего тогда, какъ и теперь, немыслимо было-бы существованіе живой морской силы. И, надо отдать справедливость адмиралу, — онъ съ замѣчательнымъ искусствомъ пользовался этими совмѣстными плаваніями для достиженія своихъ воспитательныхъ и образовательныхъ цѣлей. Объ этомъ лучше всего свидѣтельствуютъ его приказы по эскадрѣ. Въ нихъ онъ поучаетъ командировъ какъ надо убирать брамсели и брать рифы; объясняетъ причины поломки реевъ; требуетъ, чтобы не рисковали напрасно людьми, держа ихъ безъ всякой надобности на салингахъ и даже брамъ-реяхъ, при сильныхъ вѣтрахъ; заботится о весенней выгрузкѣ и чистотѣ на судахъ, причемъ строго осуждаетъ укоренившійся на нѣкоторыхъ изъ нихъ обычай раздавать койки одной только вахтѣ, для общаго пользованія обѣими*)

(*) „....въ невыгодномъ и стѣснительномъ положеніи матроса, принужденнаго койку свою раздѣлять съ другимъ, всякій находящійся не знаетъ, [illegible] къ опрятности и отучается, притомъ: что таковое принужденіе не только отнимаетъ возможности матроса къ чистотѣ привыкнуть, слѣдовательно къ желательной привычкѣ, но и поневолѣ отклоняетъ его къ оной; ибо, будучи обязанъ раздѣлять койку свою иногда съ самымъ неопрятнымъ, онъ не

и рекомендуетъ ввести обязательную для всѣхъ нижнихъ чиновъ перемѣну бѣлья по воскресеніямъ „дабы сколь возможно пріучать служителей къ опрятности столь необходимой на корабляхъ, какъ для самаго здоровья, такъ и для благоприличія." (*)

Отъ проницательнаго взгляда отлично знавшаго и любившаго свое дѣло адмирала не могли укрыться даже самые повидимому незначительные промахи его подчиненныхъ и до сихъ поръ еще памятенъ на флотѣ его извѣстный сигналъ „кто вахтенный лейтенантъ?", сдѣланный по поводу одного неудачнаго маневра. Нерѣдко въ такихъ случаяхъ Грейгъ, не ограничиваясь сигналами, переѣзжалъ на провинившійся корабль и заставлялъ повторять маневръ въ своемъ присутствіи.

Обѣды на флагманскомъ кораблѣ, на которые приглашались по воскреснымъ и табельнымъ днямъ всѣ командиры служили также въ рукахъ всѣми

можетъ содержать въ чистотѣ ни ее, ни бѣлья въ ней находящагося, и второе: что ничто не можетъ быть вреднѣе для здоровья человѣка, какъ ложиться въ койку, въ коей не высохла еще испарина другаго; а потому я считаю нужнымъ, рекомендовать г.г. командирамъ, строго наблюдать: дабы всякій спалъ непремѣнно въ собственной своей койкѣ." (20 Августа 1822 г. № 35. Сб. приказ. и инструкцій адмираловъ, составлен. С. А. Скрягинымъ, СПБ. 1898 г.)

(*) ibid, 27 Августа с № 37.

уважимаго адмирала не маловажнымъ орудіемъ нравственнаго общенія со своими ближайшими помощниками. Радушно принимая ихъ за своимъ столомъ, онъ пользовался всякимъ удобнымъ случаемъ, чтобы укрѣпить ту духовную связь съ ними, которая всегда составляла и будетъ составлять главный залогъ побѣды.

Не подводя здѣсь итоговъ разносторонней дѣятельности знаменитаго адмирала, которая кончиною императора Александра I дѣлится почти на двѣ равныя части, и слѣдовательно и не можетъ вмѣщаться цѣликомъ въ рамки настоящаго изслѣдованія, мы приведемъ лишь въ заключеніе небольшой отрывокъ изъ его біографіи: „Когда, теперь, остановимся на минуту и пройдемъ мысленно все, что адмираломъ Грейгомъ было задумано, проектировано, начато, измѣнено и создано, то невольно передъ нами встанетъ во всемъ величіи эта колоссальная личность. Свѣтлыя административныя способности, науки и искуства, политическая дальновидность и гражданская мудрость, соединены въ этомъ государственномъ дѣятелѣ въ такой тѣсной связи, что невольно удивляешься обширному горизонту его дѣятельности.“ (*)

(*) „Адмиралъ Грейгъ“; М. Сб. 1873 г. № 3; с. 49.

Лучшими плодами ея слѣдуетъ, безъ сомнѣнія, признать дѣйствія возрожденнаго черноморскаго флота въ турецкую кампанію 1828-1829 годовъ.

Приложение I.

Сравнение штатного числа судов с наличным к концу царствования императора Александра I-го.

Положено по штату 1803 года.	В Балтийском флоте: Действующих	В Балтийском флоте: Запасных	В Черноморском флоте: Действующих	В Черноморском флоте: Запасных	Всего.	Налицо к 1826 году оказалось. Исправных: В Балтийском флоте	Исправных: В Черноморском флоте	Требующих исправления: В Балтийском флоте	Требующих исправления: В Черноморском флоте
Корабельный флот.									
Кораблей 100 пуш.	9	–	3	–	12	1	–	1	3
" 84 и 74 пуш.	9	2	6	3	20	6	4	–	3
" 64 пуш.	9	3	6	3	21	–	1	–	–
Фрегатов 44 "	8	–	3	2	13	10	4	10	–
" 36 "	8	–	3	2	13	–	–	–	–
" 24 "	10	2	–	–	12	–	–	2	–
Всего кораблей и фрегатов	53	7	21	10	91	–	–	–	–
Корветов и низшего ранга судов	57	–	39	–	98	13	20	2	–
Гребной флот.									
Плавучих батарей	10	5	6	–	21	–	–	2	–
Канонерских лодок	120	30	60	–	210	20	–	52	32
Десантных	30	20	–	–	50	–	–	21	–
Транспортов в корабельном и гребном флотах . . . 146.									
Сверх того, в гребном флоте судов разных наименований как-то: шламов, иолов, ялботов, госпитальных, кухонных, водоналивных и ботов	113	30	76	–	219	3	–	34	–
А всего	–	–	–	–	–	53	29	124	38

(Морск. Сб. 1896 г., № 3).


2007111415